BUSINESS | VÉHICULES | TENDANCES N°26/2015 WWW.SCANIA.FR #26

SCANIA MAG

APRÈS-VENTE
Scania Oil : économies et performances

HYBRIDE
Des avantages indéniables

Gendron Transports
Une solution de transport globale
Page 22

Garage Tchumak
Le bon Samaritain

Serge Tchumak, dirigeant du garage Tchumak.

Moteurs marins
MAHIEU : L'EXPERT DU TRANSPORT FLUVIAL
Page 16

Témoignage client
SOMMALEV : L'ACCROCHE NUAGES
Page 32

SOMMAIRE

Scania Mag nº 26

4 Reportage
Le géant des autoroutes. Aux abords de l'agglomération toulousaine le garage Tchumak et son Scania R 620 dépannent les poids lourds à la dérive. Avec sa grue auxiliaire de 80 t.m., aucune mission n'est impossible.

12 Après-vente
La fine fleur des huiles. Les huiles Scania allient économies et hautes performances au service de la rentabilité des clients. Fruit d'un long travail de mise au point, ces huiles garantissent la longévité des moteurs et des organes de transmission. Découverte.

14 Réseau
L'œil de l'expert. Avec le contrôle visuel et technique du véhicule, Scania propose une nouvelle approche du service. Dès l'accueil, un tour du véhicule est effectué pour déceler d'éventuelles anomalies. Et optimiser le temps d'immobilisation.

16 Moteurs marins
Le pousseur du Havre. Pour remotoriser son pousseur, le Clovis, l'entreprise Mahieu a choisi la fiabilité, la compacité et la rentabilité avec deux moteurs marins V8 DI 16 Scania. Immersion.

22 Reportage
Le sens du détail. Pour optimiser ses coûts, Gendron Transports cherchait une solution de transport globale. Avec Scania, il a trouvé le partenaire idéal en matière de produits mais aussi de services. Et réalisé de substantielles économies.

4

16

22

32

32 Témoignage client
Le porteur grue de l'extrême. Equiper le Scania P 490 8x4 de la société Sommalev d'une grue Palfinger 200 t.m. a représenté un défi technique majeur. Ses caractéristiques lui permettent aujourd'hui de répondre avec succès aux demandes les plus complexes.

38 L'hybride, des avantages indéniables
Avec le lancement de son nouveau bus à emmarchement bas Scania Citywide, équipé d'un moteur hybride, Scania va encore plus loin pour offrir des solutions de transport neutres en carbone.

40 Technologie
Scania en avance sur son temps. Bien plus que donner l'heure, la Scania Watch « Black Griffin » vous fait entrer de plain-pied dans l'ère des objets connectés. Présentation.

Vidéos mode d'emploi

Prolongez certains reportages en vidéo.
Pour accéder à ces contenus complémentaires, rendez vous sur **www.scaniamag.fr** ou téléchargez gratuitement l'application Flashcode sur votre smartphone. Ensuite, flashez le QR code à la fin de l'article (voir exemple ci-contre).
La vidéo s'affiche alors sur votre écran.
Bon visionnage !

Scania Mag n° 26

Scania France <CS 30106 - 49001 Angers cedex 01>
<**Téléphone** 02 41 41 33 33 - **E-mail** france.scania@scania.com - **Fax** 02 41 41 32 71>
<www.scania.fr>
Directeur de la publication <Gilles Baustert>
Responsable de la rédaction <Vanessa Cerceau>
Réalisation <makheia sequoia> <Tél. : 01 53 23 35 35>
Coordination <Christophe Candeiller>
Service lecteurs / Abonnement <www.scaniamag.fr>

SCANIA

Photogravure : Cesar Graphic – Impression : Foi – Dépôt légal : 2e trimestre 2015 – ISSN : 1762-0252.
Scania se réserve le droit d'améliorer ses modèles et donc de modifier leurs caractéristiques, équipements et prix. D'autre part, les photos illustrant « Scania Mag », représentant des modèles destinés à différents marchés, accessoires, finitions et options, ne correspondent pas toujours à ceux des modèles commercialisés en France.
Ce magazine vous a été adressé à l'aide des informations du fichier central des Automobiles, autorisé par l'arrêté du 11/10/83 (JO du 25/11/83), que les marques automobiles peuvent utiliser pour vous informer sur les produits et services. Si vous ne souhaitez pas être destinataire de ces documents ou si vous souhaitez accéder aux informations vous concernant, il vous suffit de l'exprimer par écrit auprès de l'Association Auxiliaire de l'Automobile, 2, rue de Presbourg, 75008 Paris, en retournant la présente publication et en précisant le numéro d'immatriculation de votre ou de vos véhicules.

papiers Avec Ecofolio tous les papiers se recyclent.

PEFC **10-31-1536** / Cette entreprise a fait certifier sa chaîne de contrôle / pefc-france.org

"Dans de nombreux domaines, Scania s'affiche en précurseur."

Mats Gunnarsson, président-directeur général Scania France

Construisons ensemble notre réussite

DANS UN MARCHÉ FRANÇAIS MOROSE (- 13 %), SCANIA A ÉTÉ LE SEUL CONSTRUCTEUR À PROGRESSER EN 2014. Notre part de marché poids lourds atteint ainsi un niveau historique : 11,15 %. Si cette performance consacre l'excellence de nos produits et de nos motorisations Euro 6, elle met aussi en évidence le lien de confiance qui unit Scania à ses clients. Car Scania vend bien plus que des véhicules. Pour répondre à vos besoins de rentabilité, nous fournissons des solutions globales de transport, basées sur une offre de services toujours plus large. Avec le programme Écolution, par exemple, les Transports Gendron ont enregistré de substantielles économies pour leurs seize Scania R 450 (p. 22). Même volonté de vous faciliter le business avec l'offre « Ready built » (p. 10), qui propose une gamme de véhicules déjà carrossés immédiatement disponibles dans nos succursales.

Dans de nombreux domaines, Scania s'affiche ainsi en précurseur. Champion des moteurs propres et économes, nous avons été le premier constructeur à livrer des véhicules Euro 6 au gaz. Une véritable rupture technologique qui a connu une nouvelle étape en mars avec la livraison du premier tracteur gaz Euro 6 à l'entreprise GTA (p. 10/11). 2015 verra d'ailleurs les livraisons de dizaines de porteurs et tracteurs GNC (Gaz naturel comprimé) et GNL (Gaz naturel liquéfié).

Services, technologies… Scania demeure avant tout une marque passionnelle. Les séries limitées « King Of the Road » et BRM (p. 10/11), où les véhicules atypiques en sont la preuve. Comme vous allez le découvrir dans ce magazine avec un camion grue de 200 t.m, exploité par la société Sommalev, ou une dépanneuse poids lourd hors du commun, exploitée par le garage Tchumak.

Bonne lecture à tous !

MATS GUNNARSSON,
PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL SCANIA FRANCE

CONVOI
EXCEPTIONNEL
SCANIA
R 620
DN-388-RD
31

Texte : Viso : Photos : I. Beauvais – F. Boyadjian / Vidéo : F. Boyadjian

LE GÉANT DES AUTOROUTES

Le garage Tchumak, dépanneur poids lourd, a sollicité Scania pour un projet hors norme : équiper un porteur R 620 d'une carrosserie NRC avec panier de remorquage et flèche hydraulique de 80 t.m. Escapade dans la ville rose, sur les pas d'une dépanneuse impressionnante.

Première dépanneuse poids lourd d'Europe équipée d'une carrosserie NRC avec panier de remorquage et grue mobile de 80 t.m.

Sur l'autoroute A64, au sud de Toulouse, la circulation affiche une densité quasi maximale ; 4 000 à 5 000 véhicules/heure empruntent la portion d'autoroute à cette heure de la journée. Dans ce flot incessant, un colossal Scania orange se démarque aussitôt. Sur son flanc apparaît le nom de son propriétaire, le garage Tchumak ; sur la calandre est discrètement dévoilée la puissance du porteur, un V8 R 620 ; sur son dos est montée une impressionnante carrosserie canadienne conçue pour le dépannage poids lourd. *« La puissance, la configuration et les spécifications de mon ensemble me permettent de tracter deux camions »*, confie son conducteur, Sébastien Berger, dépanneur du garage Tchumak. L'assistance autoroutière lui a signifié un camion polonais à l'arrêt, une panne hydraulique semble-t-il ; il a une heure pour se rendre sur les lieux. Au kilomètre 284, le dépanneur range son Scania, tous feux allumés, devant l'ensemble routier ; un œil sur l'écran vidéo directement connecté à la caméra de recul, la main droite sur son levier de vitesses – une boîte manuelle – et le voici à la manœuvre avec une précision déconcertante. Parfaitement aligné au tracteur, Sébastien Berger s'engage sur l'asphalte inondé par la pluie incessante. L'échange est bref avec l'autre conducteur, puis il commence à assembler, une à une, les pièces du panier de remorquage, se glisse sous l'ensemble, démonte l'arbre de transmission en quelques minutes, met le camion en roue libre, effectue toute une série de branchements, sécurise le tout désormais paré au remorquage. Le patrouilleur ASF (Autoroutes du Sud de la France – Vinci Autoroutes) venu ralentir l'écoulement des véhicules, ajoute : *« lui, il travaille vraiment vite »*.

« Un Scania, plus c'est chargé et mieux ça avance. Alors pour cette dépanneuse, je voulais de la puissance avec un V8. Et aussi parce que le son me plaît. Écoutez comme il ronronne… »

Serge Tchumak, dirigeant du garage Tchumak

GARAGE TCHUMAK EN CHIFFRES

- **760 000 euros de chiffre d'affaires**
- **5 salariés dont 1 conducteur, dépanneur grutier**
- **Spécialiste du dépannage PL (70 % du chiffre d'affaires) et VL**
- **Principaux clients en dépannage PL : ASF (Vinci Autoroutes), VRU Toulouse**
- **20 cartes grises dont 3 dépanneuses PL Scania : un R 142, un R 500 et un R 620**

Avec son équipement et sa configuration hors norme, le Scania R 620 peut tracter deux poids lourds.

DÉPANNEUSE D'EXCEPTION

Le garage Tchumak, société familiale de dépannage PL basée à Ramonville-Saint-Agne (31), est agréé pour intervenir sur un secteur couvrant l'A61, du nord au sud, le périphérique est, l'A68, l'A64, ainsi que la ville de Toulouse. Serge Tchumak en a repris la direction dans les années 2000, autant par passion que par attachement à son père, le fondateur de l'établissement. Son parc véhicules de 20 cartes grises comprend désormais trois Scania dont le tout dernier R 620, équipé du Rotator SR 80 t.m. Le colosse n'est autre que le plus puissant matériel de relevage au monde dans l'univers du dépannage, le premier en Europe. Et c'est un châssis Scania qui en a la primeur. *« Le carrossage a duré un an »*, s'empresse d'ajouter Serge Tchumak. Une année de montage, six mois d'homologation ; *« outre la définition d'un châssis extrêmement robuste puisqu'il supporte 2x9 tonnes à l'avant et 2x15 tonnes techniques à l'arrière, ce Scania se distingue par son empattement : 6,10 mètres séparent le premier du troisième essieu, une configuration hors du commun »*, signale Benoît Guittard, commercial Scania Midi-Pyrénées à Toulouse. Fidèle à sa réputation de constructeur de camions d'exception, Scania a mené le projet en étroite collaboration avec le distributeur DED Europe, spécialiste de l'équipement de

3 questions à

MARC BUFFENOIR, RESPONSABLE HOMOLOGATION SCANIA FRANCE

Quelle est la particularité de ce Scania ?

En matière de véhicule de dépannage, Scania dispose d'une très grande expérience. Même si chaque projet nous fait repartir d'une page blanche, nous en connaissons les grandes lignes, les éléments à choisir qui évoluent au gré des progrès de notre gamme modulaire. Les capacités de tenue de 2x9 tonnes à l'avant et de 2x15 tonnes techniques à l'arrière ont déterminé la conception de ce châssis et nous savons très bien le faire. En revanche, pour que ce véhicule tienne les contraintes, sur tous les terrains, il a fallu proposer un châssis rare d'un empattement de 6,10 mètres.

Avec quelles conséquences ?

Ce châssis long permet d'obtenir un effet levier bien meilleur, pour soulever le véhicule dépanné. Par contre, il développe un rayon de braquage qui sort le véhicule de la couronne autorisée, établie entre 5,30 m et 12,50 m. Nous avons été contraints de procéder à l'homologation individuelle complète. Il s'agit d'une homologation spéciale qui passe par la validation de chaque élément du camion, même son toit ouvrant ! Et elle n'est valable que pour ce véhicule.

Concrètement, qu'est-ce que cela signifie ?

Cela veut dire que chaque item de la fiche technique du véhicule a fait l'objet d'une demande auprès de la DREAL (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement). La fiche descriptive du châssis comporte 18 sections d'une vingtaine d'items, et ce sont autant de dossiers à présenter. C'est très fastidieux, mais c'est aussi la responsabilité de Scania qui est engagée.

dépannage. « *Notre responsabilité porte aussi sur les homologations, et pour ce véhicule, la procédure a été fastidieuse puisqu'une homologation individuelle complète a été effectuée* », complète Marc Buffenoir, responsable homologation chez Scania France.

MÉTIER DE PASSION

Il n'empêche, ce carrossage du fabricant canadien NRC* affiche la polyvalence que recherchait son utilisateur : il peut effectuer du remorquage traditionnel avec son système de panier, comme exécuter de spectaculaires dégagements avec la flèche hydraulique de 80 t.m. capable de coulisser sur 4,50 mètres de l'arrière à l'avant du Scania et de pivoter à 360°. « *Avec ce système, je peux soulever et déplacer un camion accidenté, par exemple* », précise Serge Tchumak. Intervenir en super lourd exige des engins de plus en plus sophistiqués et performants ; « *Les situations sont toujours imprévisibles : camions couchés, en devers, dans un fossé, marchandises au sol, carambolage de poids lourds… En 34 ans de dépannage et de levage, j'ai dû souvent improviser* », continue le dirigeant. Cet ensemble permet à Serge Tchumak d'anticiper l'appel d'offres d'ASF avec un matériel pointu, et de combler son appétit pour les mécaniques remarquables : « *Ce camion représente l'aboutissement d'une certaine réussite* », souffle-t-il. De ses parents ukrainiens, déportés durant la guerre, Serge Tchumak garde la profondeur d'âme ; alors forcément, ce Scania nec plus ultra rend hommage à l'abnégation et à l'esprit d'entreprise de toute la famille.

UNE FORCE DE LA NATURE

Pour l'heure, il a placé le Scania R 620, fleuron du dépannage et des autoroutes toulousains, entre les mains de Sébastien Berger : « *Il a encore à apprendre sur le maniement de la grue. Le métier est différent du dépannage et se transmet par les anciens* », continue Serge Tchumak. En grutier expérimenté, il compte bien affecter son Scania à de nouvelles tâches, de levage ou de transfert de machine, lorsque le matériel ne sera pas en assistance…

Le Rotator SR 80 t.m. possède un bras équipé de quatre treuils pour soulever, déplacer, faire pivoter un objet en toute sécurité.

Les kilomètres défilent maintenant sur l'A64, la dépanneuse a quitté la bande d'arrêt d'urgence. Du bout des doigts, Sébastien Berger éprouve la puissance de son porteur ; une fluidité, une souplesse nouvellement savourée, car ce remorquage était sa première sortie depuis sa livraison en début d'année. Le conducteur laisse alors échapper : « *C'est étonnant, je tracte un camion en pleine charge et j'ai l'impression de rouler à vide, ça ne force pas. Le moteur a un couple… impressionnant* », sourit-il. ●

** Fabricant canadien d'équipements de dépannage dont la gamme RS dotée de la technologie sliding rotator.*

Benoît Guittard, commercial Scania Midi-Pyrénées

Porter l'exception

Serge Tchumak connaît bien son métier comme le monde du poids lourd. Le culte qu'il voue aux belles machines l'a très tôt rapproché de Scania et tout particulièrement de Benoît Guittard, commercial Scania Midi-Pyrénées à Toulouse. « *Ensemble, nous avions déjà travaillé sur la définition de sa dépanneuse R 500, il y a neuf ans. Lorsqu'il m'a expliqué ce nouveau projet, j'ai tout de suite pris la mesure des contraintes liées à la carrosserie* », poursuit le commercial. Après une année de carrossage et six mois d'homologation, ce projet de longue haleine arrive enfin à son terme lorsque l'autorisation de rouler tombe en début d'année. Non sans fierté pour le commercial qui a su accompagner son client dans son projet.

VIDÉO

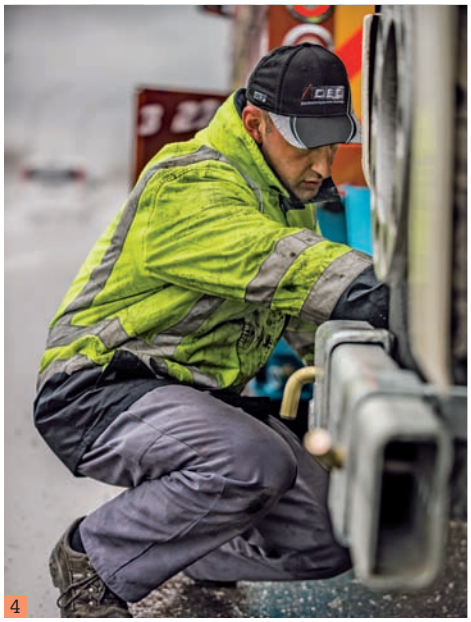
Retrouvez en vidéo les atouts du Scania R 620 lors d'un dépannage, en flashant ce QR code ou en vous connectant au www.scaniamag.fr *(mode d'emploi p. 3)*

1

2

3

1. Sébastien Berger est dépanneur poids lourd du garage Tchumak depuis 3 ans. Il officie sur le périphérique et les autoroutes toulousains.
2. Lorsqu'une panne est signalée, la dépanneuse dispose d'une heure pour arriver sur site et démarrer le remorquage. Ce jour là, le conducteur en panne était polonais.
3. Avant de prendre en main son nouveau Scania R 620, le dépanneur a été formé à la manipulation de la grue par le distributeur DED Europe.
4. Sébastien Berger dispose d'une solide expérience du dépannage. Ancien militaire, il a ensuite fait ses premières armes dans une grande société parisienne de dépannage durant 6 ans.
5. La manipulation de la grue mobile se fait à l'aide de son boîtier ; une prise en main délicate au début pour le dépanneur qui intègre progressivement une nouvelle compétence, celle de grutier.
6. Sébastien Berger a remorqué le camion jusqu'au point après-vente du constructeur, puis réglé les formalités avec son conducteur. Fin du dépannage.


4

5

6

1er tracteur gaz livré à GTA

Le 12 mars dernier, Luc Degrave, dirigeant GTA (Gestion transport affrètement), s'est vu remettre les clés du premier tracteur gaz Euro 6 français. C'est le distributeur Scannord qui a vendu ce véhicule à cette cellule d'affrètement, basée à Bousbecque dans le Nord (59). Destiné à assurer la desserte des métropoles, ce tracteur illustre pleinement la démarche éco-responsable de GTA qui met ses compétences au service de Coca-Cola. *« Cette acquisition s'intègre dans notre démarche de développement durable »*, a confirmé Luc Degrave, dirigeant de GTA.

Nouveau concours conducteur

Scania France lance en mai 2015 le « SDS Master Challenge ». Ce nouveau concours conducteur s'appuie sur le système d'aide à la conduite en temps réel Scania Driver Support (SDS). Ce dernier donne des conseils et des informations pour affiner le style de conduite et aider à entretenir les compétences des conducteurs, en vue de réduire leur consommation et d'optimiser leur sécurité. Le principe du concours est simple : permettre aux conducteurs de camions Scania équipés du système (SDS) de se mesurer tous les mois (à partir de 4 000 km/mois) et tous les douze mois (à partir de 48 000 km/an) pour jauger la gestion de leur conduite. Les deux classements prennent en compte le meilleur score SDS, puis le plus grand nombre de kilomètres parcourus, puis le meilleur score d'anticipation. Envie de devenir Master SILVER (meilleur score mensuel) et de remporter un bon d'achat de 150 € sur les collections "Scania Truck Gear" et "Scania Selection" ? Ou mieux encore, prêt à concourir pour le Master GOLD (meilleur score annuel) et gagner une Scania Watch ?

Inscription libre et gratuite sur

www.scaniasds.fr

Des véhicules carrossés déjà disponibles

Acteur majeur du segment de la construction, Scania France lance les véhicules « Ready Built ». Le concept : des camions complets, déjà carrossés, offrant ainsi au client une disponibilité immédiate dès la commande. L'ensemble du réseau aura accès, en temps réel, à la base de données pour proposer cette solution prête à l'emploi aux acheteurs.

Édition limitée Scania « King of the Road »

Scania France lance une série limitée faisant honneur à l'appellation mythique attribuée par ses fans : Scania « King of the Road ». Cette version se base sur des tracteurs LA4x2MNA équipés du moteur V8 Euro 6 en version 580 ch ou 730 ch. Une édition très spéciale qui se reconnaîtra à l'extérieur grâce à la livrée exclusive « King of the Road ». Dans l'habitacle, le tableau de bord marie luxe et bon goût avec le cuir noir qui constitue le thème principal de l'habillage intérieur. Les premiers des 300 exemplaires de ce « Roi de la route » seront disponibles fin avril 2015. Les prises de commandes s'achèveront fin octobre 2015.

Participez au nouveau jeu-concours Scania Mag en ligne sur **www.scania.fr/jeuconcours** et **Facebook** et remportez **l'un des 100 sacs besaces** en jeu.

Texte : Olivier Sauvy / Photos : Scania - I. Beauvais

SCANIA LANCE
Red by BRM
SCANIA LIMITED EDITION
Les séries limitées se suivent mais ne se ressemblent pas. Pour cette édition d'exception baptisée « Red by BRM » (disponible en 30 exemplaires), Scania France s'allie à la prestigieuse manufacture d'horlogerie « BRM Chronographes ». Reposant sur la spécification de tracteurs LA4x2MNB équipés du moteur V8 de 730 ch Euro 6, ces véhicules bénéficient de packs de services et d'équipements haut de gamme. La cabine CR19 Topline est parée d'une livrée exclusive « Red by BRM » associant la célèbre bande à damiers BRM à un noir métallisé avec incrustations rouges. Exclusivité : chaque propriétaire se verra offrir, à la livraison à l'automne 2015, une montre unique gravée à son nom !
www.scania.fr/redbybrm

Yves Thépaut, directeur après-vente de Scania France

Yves Thépaut a pris la direction après-vente de Scania France le 1er mars 2015. Après avoir occupé différentes fonctions au sein de General Motors, il *« aspire à pousser davantage l'accompagnement des clients et à insuffler une dynamique commerciale dans l'activité après-vente de Scania en France »*.

YETD : la finale européenne en direct

Élu jeune conducteur français de l'année 2014, Stéphen Lacombe défendra les couleurs de la France lors de la finale européenne, les 24 et 25 avril 2015. La compétition, regroupant les 26 finalistes des pays engagés dans ce concours, sera retransmise en direct sur www.scania.fr.

Nouveau site Scania en Île-de-France

Avec le transfert de l'établissement de Fleury-Mérogis (91) dans de nouveaux locaux implantés sur une superficie totale de 12 500 m², Scania améliore son offre dans les domaines de la vente, de l'après-vente et du service dans le sud de la région parisienne. *« Ce nouveau site est habilité à intervenir sur les véhicules gaz, qu'ils soient équipés de réservoirs GNC ou GNL, avec des mécaniciens spécifiquement formés à ce type d'interventions »*, précise Daniel Vidal, directeur de la succursale Scania Île-de-France.

Scania Top Team : en route vers la Suède ?

Le 10 mars dernier, Scania France organisait la finale française du concours Scania Top Team. L'équipe « Lyon Nord » de Philibert Trucks a remporté pour la 2e fois cette compétition de haut niveau en démontrant ses compétences, son esprit d'équipe et sa capacité à résoudre les problèmes. Après une demi-finale en Slovaquie (27 au 29 mars 2015), tous espèrent disputer la finale mondiale, du 3 au 5 décembre 2015, au siège de Scania en Suède.

L'huile est un facteur essentiel de la longévité des moteurs et des organes de transmission. À l'issue d'un rigoureux programme d'essais, en conditions réelles, Scania a mis au point des huiles à haute performance : les gammes *Scania LDF* pour les moteurs et *Scania STO* pour les transmissions.

La fine fleur des huiles

COMPOSANT mal connu, l'huile garantit pourtant la longévité du moteur et des organes de transmission du véhicule. Face à des normes européennes et américaines ne répondant pas toujours à ses exigences, Scania a mis en place, dès 1996, une classification plus performante. Une centaine d'huiles de moteur et une cinquantaine d'huiles de transmission ont ainsi été testées, parfois sur des périodes de trois ans.

Ce programme a été réalisé en collaboration avec les fabricants d'huile les plus réputés. *« À partir d'un cahier des charges fixé par notre bureau d'études, les pétroliers avec lesquels nous travaillons en partenariat élaborent des huiles dont la formulation correspond spécifiquement à nos véhicules »*, explique Pascal Laumain, responsable du centre de formation Scania France. Les huiles Scania offrent ainsi au client l'assurance de disposer du produit le plus adapté à son véhicule. Un atout important face à l'offre produit pléthorique et aux fréquentes sollicitations commerciales des fournisseurs. *« D'autant que deux fois sur trois, ces derniers ne conseillent pas les huiles adéquates pour nos chaînes cinématiques. Ce constat nous a conduits à élaborer nos propres huiles. C'est le meilleur moyen d'éviter des litiges avec nos clients et, surtout, de prévenir des désagréments majeurs consécutifs à des incidents sur la chaîne cinématique »*, constate Pascal Laumain.

DES HUILES DE HAUTE TECHNOLOGIE POUR DES VIDANGES ESPACÉES

À la base, l'huile sert à lubrifier et refroidir les organes du véhicule. Mais seule une huile de haute performance apporte la garantie d'un véhicule bien entretenu, avec des vidanges espacées, et assure que moteurs et transmissions soient à l'abri d'accidents graves.

Texte : Olivier Sauvy / Photos : Scania - I. Beauvais

> **“Rien ne vaut une huile Scania pour garantir la longévité d’un véhicule Scania.”**
>
> *Pascal Laumain, responsable du centre de formation Scania France*

sur des kilométrages parfois équivalents au double des valeurs initiales. *« La durée de vie d’un camion routier est de 800 000 à 1 million de kilomètres. Dans le cadre de sa classification, Scania teste les huiles et les moteurs sur 1,6 million à 2 millions de kilomètres »*, précise Pascal Laumain.
Enfin, pour s’adapter aux normes environnementales Euro 5 et Euro 6, Scania a lancé sur le marché des huiles longue durée LDF2 et LDF3, et des huiles Scania Low Ash limitant le taux de cendres.
En effet, pour respecter les nouvelles normes, les camions ont été dotés de pots catalytiques et de filtres à particules limitant les émissions de carbone. Avec un effet collatéral : les huiles qui pouvaient s’échapper auparavant des pots d’échappement se stockent aujourd’hui sous forme de poudre, au risque d’obturer le filtre à particules. Les huiles Scania Low Ash préviennent ce problème.

Cela induit également une économie importante sur le long terme pour les propriétaires de flottes qui bénéficient, en plus, de l’assurance de mieux revendre leurs camions. Scania a ainsi mis au point plusieurs catégories d’huiles, en fonction de l’utilisation des camions et des évolutions technologiques des moteurs. Pour des conditions normales de conduite, les huiles Scania E7 ont fait depuis longtemps leurs preuves, notamment en matière de résistance à l’usure des moteurs. Pour une utilisation dans des conditions climatiques changeantes, les huiles LDF (Long Drain Field test) repoussent la vidange

SCANIA LDF3, LA RÉFÉRENCE POUR LES MOTEURS EURO 6

La généralisation de la technologie EGR, qui réinjecte les gaz d’échappement dans le moteur, nécessite une huile encore plus performante. En effet, ces gaz contiennent des acides susceptibles d’endommager sévèrement les moteurs de type Euro 6. Scania a donc conçu l’huile Scania LDF3. Elle traite l’acidité et protège le filtre à particules. Autre avantage : la Scania LDF 3 peut également remplacer les autres Scania LDF utilisées dans des moteurs plus anciens. Développée pour les moteurs Euro 6, la nouvelle huile LDF3 va devenir la référence dans tout le réseau Scania.

BOÎTES DE VITESSES ET PONTS

Pour les boîtes et ponts, le programme d’essais Scania a débouché sur la sélection d’huiles de haute qualité permettant de faire face à des conditions de conduite et climatiques très différentes. Les résultats des tests ont montré une résistance exceptionnellement élevée à l’usure et à la formation de dépôts sur de plus longues durées d’exploitation. Ce qui contribue à accroître la longévité des chaînes cinématiques et l’économie d’exploitation globale des véhicules.

HUILES SCANIA OIL POUR BOÎTES DE VITESSES :

Huile Scania Oil, STO 1:0
Boîte de vitesses 80W-90
Huile Scania Oil, STO 1:0
Hautes Performances,
Boîte de vitesses 75W-90

HUILES SCANIA OIL POUR PONTS :

Huile Scania Oil, STO 1:0, Pont 85W-140
Huile Scania Oil, STO 1:0, Pont 80W-140
Huile Scania Oil, STO 1:0
Hautes Performances, Pont 75W-140

LES 5 ATOUTS DE L’HUILE SCANIA LDF3

1. **Refroidit les parties du moteur qui ne le sont pas déjà par le système de refroidissement**
2. **Protège le moteur des acides engendrés par le système EGR**
3. **Élimine la formation des dépôts générés par la combustion**
4. **Espace les intervalles de vidanges**
5. **Réduit les coûts d’exploitation**

L'ŒIL DE L'EXPERT

Alain Bourgeolais, responsable SRS à Scania France

"C'est un gain de temps sur l'immobilisation du camion, car les réparations légères peuvent être effectuées immédiatement après accord du devis."

Avec le contrôle visuel et technique du véhicule pour en assurer un suivi complet, Scania dispose d'un outil performant pour répondre encore plus efficacement aux besoins de ses clients.

Mis en place en 2013 sur quelques sites pilotes et déployé plus largement en 2014, le contrôle visuel et technique du véhicule constitue une nouvelle étape dans l'optimisation du service Scania. Inspiré du secteur automobile, ce mode opératoire permet de donner un conseil supplémentaire au client venu en atelier pour une réparation ou pour effectuer l'entretien de son camion. Le but est de pousser plus loin l'accueil du véhicule, en en faisant le tour, et d'effectuer un contrôle visuel et technique principalement des organes sécurité du camion. Si le client donne son accord, les réparations nécessaires sont alors réalisées dans la foulée. « *C'est un gain de temps sur l'immobilisation du camion, car les réparations légères peuvent être effectuées immédiatement après accord du devis* », explique Alain Bourgeolais, responsable SRS à Scania France.

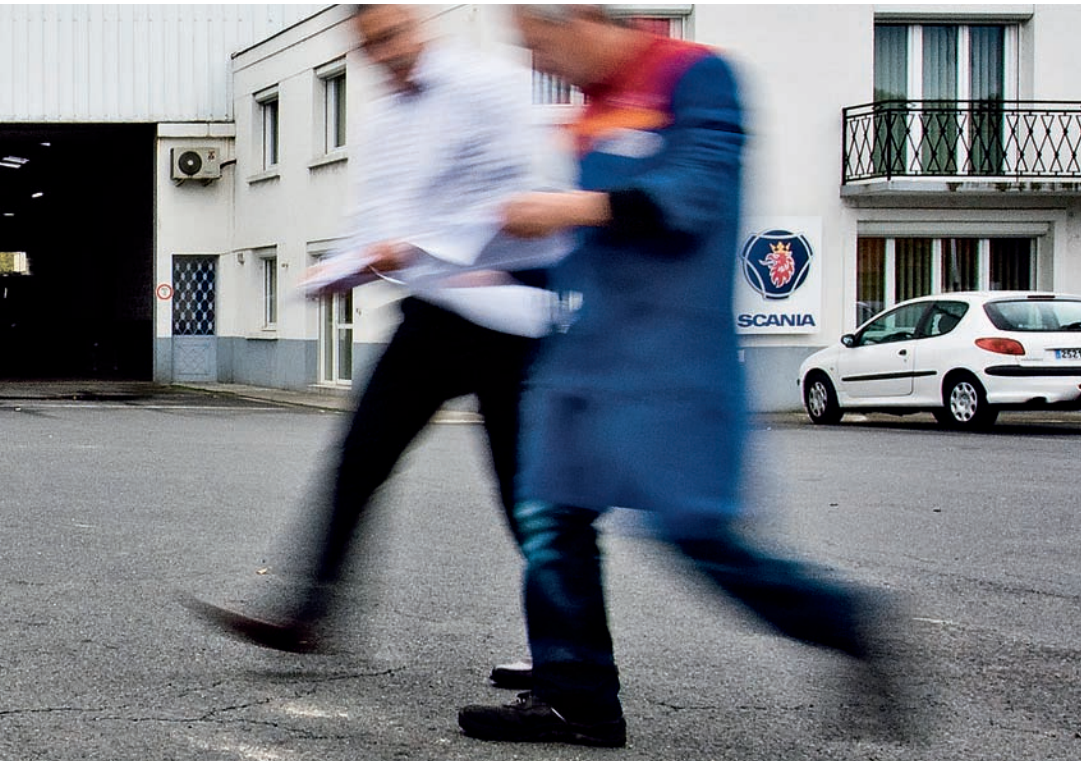
RENFORCER LA CONFIANCE

« *Dans les sites Scania concernés, le contrôle visuel et technique du véhicule a demandé une réorganisation et la création d'une zone de réception de service rapide. Aujourd'hui, nous ne sommes plus dans la réactivité mais dans une démarche proactive envers nos clients. Nous anticipons également ainsi certaines pannes, ce qui fait gagner un temps précieux aux clients* », assure Alain Bourgeolais. Cette méthode s'insère dans la démarche d'amélioration continue entreprise par Scania en 2008 avec le SRS (Scania Retail System). En faisant du client sa priorité et en impliquant davantage les salariés, cette méthodologie a permis la création de solutions innovantes, expérimentées sur des sites pilotes avant d'être étendues à l'ensemble du réseau.

AMÉLIORER LE SERVICE

Outre les bénéfices clients, le contrôle visuel et technique permet aux techniciens d'anticiper et de mieux planifier le travail en atelier. En 2014, une trentaine de sites appliquaient déjà cette nouvelle méthode de contrôle du véhicule. « *Nous visons la soixantaine de sites en 2015* », s'enthousiasme Alain Bourgeolais. En limitant l'immobilisation des véhicules et en générant

Texte : Olivier Sauvy / Photos : F. Boyadjian - I. Beauvais



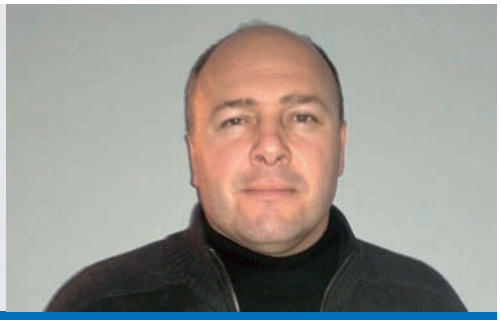
une meilleure organisation du réseau, le contrôle visuel et technique améliore le service et renforce le contrat de confiance entre Scania et ses clients. ●

DOS IV, LA MARQUE PERSISTE ET SIGNE

Le mode opératoire du contrôle visuel et technique s'inscrit dans la politique globale d'amélioration continue SRS, engagée en 2008, et de la certification DOS, initiée dès 2001. Partagée par l'ensemble des points de vente Scania partout dans le monde, cette charte, en 14 points, engage le distributeur à être un partenaire fiable et ouvert, attentif aux besoins de ses clients en leur proposant un service de qualité certifiée.

3 questions à

LIONEL MIGNOT, CHEF D'ATELIER À SCANIA ÎLE-DE-FRANCE MITRY-MORY, SITE PRÉCURSEUR DANS LA DÉMARCHE SRS ET PILOTE DU CONTRÔLE VISUEL ET TECHNIQUE.



Comment se déroule concrètement le contrôle visuel et technique ?
Le plus souvent en compagnie du conducteur, le réceptionnaire fait le tour du véhicule pour constater son état : bris de vitres, chocs, etc. Puis il établit un check-up plus complet, en contrôlant visuellement les principaux organes du camion, qu'il transmet ensuite à son chef d'équipe. Pendant que le technicien effectue les travaux initialement prévus, le chef d'équipe rend compte au réceptionnaire des pièces à changer et des réparations à faire, avant de téléphoner au client pour informer des contrôles effectués et du devis réalisé. Les travaux légers (usure des freins, fuites d'huile) peuvent alors être effectués immédiatement, les plus grosses interventions faisant l'objet d'une prise de rendez-vous ultérieur.

Comment favoriser le développement de cette méthode de travail ?
Aujourd'hui, il faut être proactif pour soutenir nos clients en leur faisant par exemple bénéficier du meilleur de nos compétences afin qu'ils puissent se concentrer sur leur cœur de métier : le transport. Chez Scania Île-de-France, nous sommes tous très impliqués et engagés dans cette démarche. Non seulement le contrôle visuel et technique a des répercussions positives sur l'organisation de l'atelier, mais surtout il constitue un vrai service. Le site de Mitry-Mory a été pilote de cette méthode. De nombreux ateliers Scania, issus du monde entier, sont d'ailleurs venus nous étudier.

Quels en sont les bénéfices clients essentiels ?
Grâce à cette méthode, les réparations coûtent moins cher au client qui évite d'éventuels frais de dépannage et prévient de futures pannes. En vérifiant les organes, comme les freins et l'embrayage, nous renforçons la sécurité des véhicules. En effectuant immédiatement certaines réparations, le client économise sur le temps d'immobilisation de sa flotte. Les réparations effectuées par les experts Scania assurent au client un travail de haute qualité, ce qui renforce le lien de confiance avec la marque.

CLOVIS

Texte : Viso / Photos : T.Trossat

LE POUSSEUR DU HAVRE

L'entreprise Mahieu est spécialisée dans le transbordement fluvial ; de caboteur en raffinerie, de raffinerie en dépôt, dans le port du Havre et sur la Seine, elle transporte des produits blancs issus du raffinage. Pour remotoriser son pousseur, le Clovis, l'armateur a fait confiance aux V8 DI 16 de Scania. Immersion.

L'enceinte portuaire du Havre est en permanence hors marée grâce aux deux écluses qui l'enferment : celle de Tancarville, située à 18 km à l'Est, et celle du port.

À Port-Jérôme (76), sur l'un des appontements de la colossale raffinerie Exxon-Mobil, une étonnante unité fluviale entame sa navigation sur la Seine ; ni péniche, ni caboteur, l'ensemble se compose d'un pousseur de 18 mètres, le Clovis, brêlé à une immense barge de 98 mètres chargée de 1 600 tonnes de tétramère. « *C'est un produit issu du raffinage qui servira à la fabrication des savons* », explique Charles Deryck, le capitaine du Clovis. Le marinier est salarié de Mahieu, un transporteur fluvial au port du Havre (76) devenu filiale du groupe CFT (Compagnie fluviale de transport) en 2004. Récemment, l'entreprise a installé deux moteurs Scania DI 16 pour rééquiper son bateau ; un choix encore inhabituel en France…
22h00. Charles Deryck navigue au radar tant la nuit est sombre, son ensemble mesurant tout de même 117 mètres de long. « *Ce sont les grandes marées, la Seine est basse, on va devoir attendre avant de passer le sas (l'écluse) de Tancarville* », souffle-t-il. Quelques heures ont filé avant que le Clovis n'emprunte le canal du Havre en direction du dépôt de stockage LBC-Sogestral à l'emplacement 4 999. « *On devrait apponter vers 2 heures du matin pour décharger le tétramère* », explique Willy Vasseur, son second et fier représentant de la huitième génération de marinier.

DEUX MOTEURS SCANIA EN CALE

Après quelques poussées portées au joystick (la barre) pour maintenir la ligne, Charles nous montre l'ordinateur de bord qui affiche un confortable 12 km/h. Le régime moteur produit un doux ronronnement ; à 1 400 tr/min les deux moteurs Scania V8 DI 16 ne forcent pas. Depuis la remotorisation de son bateau, il semble très satisfait : chacun développe 550 ch avec un couple de 3 340 Nm. « *Ils sont en cale depuis janvier et je les trouve économiques. Je peux gagner jusqu'à 10 litres de l'heure* », glisse-t-il. « *Nos pousseurs déplacent des charges lourdes. Ils naviguent sur des canaux et fleuves à faible tirant d'eau, ce qui créé une résistance supplémentaire à l'avancement. La puissance et le couple des moteurs sont importants* », indique Pierre Prévost, responsable technique de Mahieu et CFT. L'homme est un fin connaisseur et lorsque la question de remotoriser le Clovis s'est posée, il a étudié soigneusement toutes les solutions pour se tourner vers la plus économique, la plus simple à mettre en œuvre et la plus avantageuse en consommation de carburant. « *Les motoristes capables de fournir des moteurs certifiés en fluvial sont peu nombreux. Parmi eux, Scania a su se démarquer : les moteurs sont compacts et présentent une seule boucle sur le circuit de réfrigération, ils gèrent les basses et hautes températures avec le système d'échangeur* », complète-t-il. À la clé, l'entreprise a généré des économies sur l'installation : « *pas besoin de créer une nouvelle boucle qui aurait obligé à des travaux de coque avec d'importants surcoûts* », poursuit Thomas Bureau, responsable d'agence chez Demolin-SARM, le distributeur et point service des moteurs marin Scania au Havre.

MAHIEU, L'EXPERT DU TRANSPORT DE MOLÉCULES

Cette collaboration entre Mahieu et Demolin-SARM confirme les nombreux atouts des moteurs Scania en navigation fluviale : le Clovis est le deuxième pousseur équipé en Scania après le Jean Bart, il y a 5 ans. « *C'est troublant de constater toute absence de panne ou de problème* », s'exclame

MAHIEU EN CHIFFRES

- **11 millions d'euros de chiffre d'affaires**
- **75 salariés dont 50 sur navire**
- **Transbordement de produits blancs dont 20 % d'huiles chimiques**
- **Principaux clients : Exxon, EDF, Laboratoires Fuchs, Shell**
- **10 barges, 5 pousseurs, 3 automoteurs**

Charles Deryck barre le Clovis depuis le début d'année ; il est capitaine de l'entreprise Mahieu depuis 8 ans, après avoir longtemps navigué en tant qu'artisan batelier.

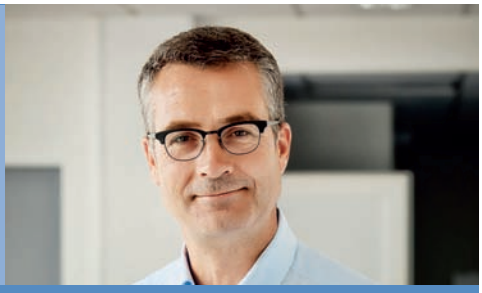
“Les moteurs marins et fluviaux Scania ne produisent aucune étincelle. Ils sont ainsi certifiés pour le transport de matières inflammables.”

Dick Burger, responsable moteurs industriels et marins chez Scania France.

même Thomas Bureau qui considère les moteurs Scania comme les plus robustes et performants du marché. « *En tant que distributeur, il était important d'être représenté par un des opérateurs majeurs de la zone portuaire du Havre* », continue-t-il. En effet, Mahieu appartient à ces rares spécialistes du transbordement fluvial (essentiellement de produits blancs issus de la transformation d'hydrocarbures) qui ont su perdurer et s'adapter, dans un secteur qui a énormément évolué avec des règles qui se sont amplifiées. Normes environnementales et de sécurité obligent, aujourd'hui, ces produits raffinés »

3 questions à

DICK BURGER, RESPONSABLE MOTEURS INDUSTRIELS ET MARINS CHEZ SCANIA FRANCE



En quoi les moteurs Scania répondent-ils à la navigation fluviale ?

Dick Burger : il faut savoir que ces moteurs sont reconnus dans les pays où le trafic fluvial est intense, car ils disposent d'arguments techniques forts. Leurs coûts d'entretien et les consommations de carburant sont faibles ; ils sont compacts et font gagner de l'espace en cale ; le système de refroidissement Scania est laissé au choix du client soit monté sur le moteur soit dans la cale du bateau avec simple ou double circuit ; enfin les moteurs sont bien évidemment conformes à la norme avec la masse isolée pour éviter les étincelles. Ils sont maintenant certifiés pour le fluvial en France. C'est donc logiquement que nous investissons ce marché.

Avez-vous mis en place un réseau de distributeurs et de points service ?

DB : oui ! Nous avons construit un nouveau réseau de vente et de services qu'il s'agisse du marin ou du fluvial. Nos compétences dans le domaine des poids lourds, cars et bus n'auraient pas permis de répondre aux exigences d'un pêcheur ou d'une entreprise comme Mahieu. Aujourd'hui, les distributeurs moteurs marins couvrent l'ensemble des côtes françaises. En fluvial, après Demolin-SARM, le réseau a été étendu au point service, Carlier Lassigny à Compiègne (60). Et prochainement, l'axe Paris-Strasbourg sera aussi couvert avec un troisième point spécialisé fluvial.

Comment soutenez-vous ce réseau ?

DB : par la formation et le support technique. Autant le réseau marin et fluvial connaît son métier et son secteur d'activité parfaitement, autant il est important qu'il soit bien formé à la technologie Scania pour guider les armateurs et opérateurs dans leur choix, l'installation et l'utilisation optimale des moteurs.

> **“Nous recherchons des solutions économiques et fiables.”**
>
> *Norman Griffin, directeur de Mahieu*

> **“La puissance et le couple des moteurs sont importants.”**
>
> *Pierre Prévost, responsable technique de Mahieu et CFT*

nécessitent une solide expertise technique et chimique. « *On est à un carrefour dans notre métier ; les molécules que nous transportons se sont diversifiées, affinées ces dernières années, nécessitant des précautions de manipulations très importantes. Nous transbordons aujourd'hui quelque 37 molécules différentes (paraffines, huiles, additifs, lubrifiants…) qui appellent à chaque fois des procédures strictes et distinctes, parfois complexes, liées à leur transport* », ajoute Norman Griffin, directeur de Mahieu.

SCANIA FAIT SES HEURES

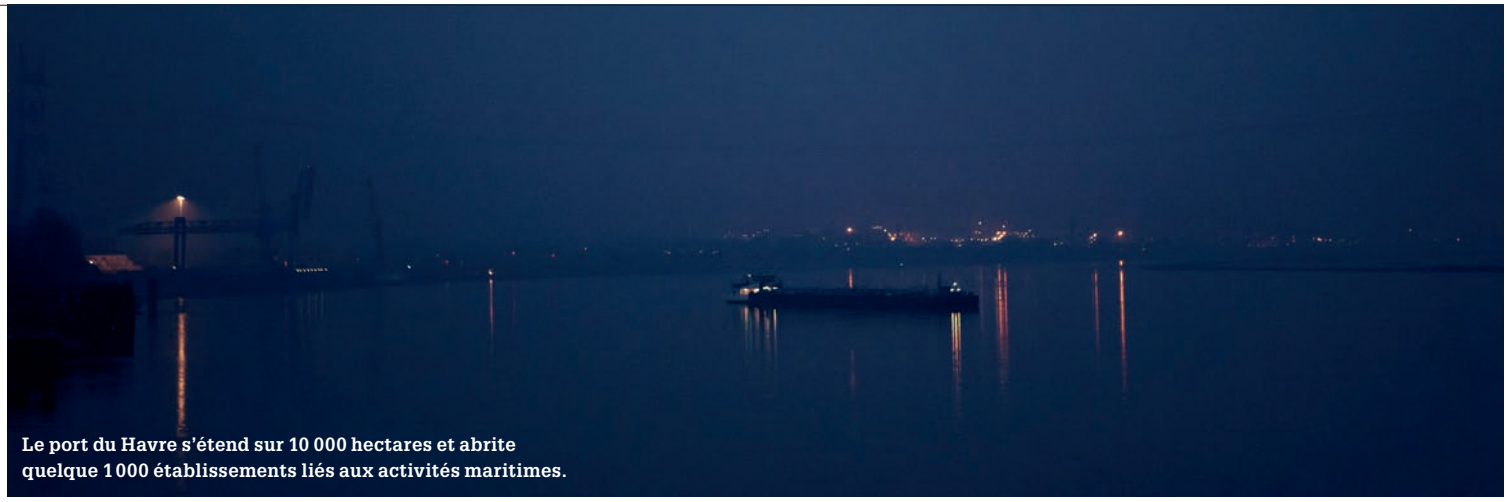
Et pourtant, dans le fluvial aussi, le compteur temps est relié au compteur bénéfice ; « *la concurrence est forte, nous recherchons sans cesse des solutions économiques et fiables, nos investissements sont capés sur le long terme* », rappelle-t-il. « *Pour limiter les immobilisations, nous attendons de nos moteurs à minima 30 000 heures de navigation, quand un pousseur navigue entre 150 et 300 heures par mois* », renchérit Pierre Prévost, signifiant au passage la rigueur appliquée aux achats du groupe. À ce titre, le choix des moteurs Scania n'a pas été le fruit du hasard avec une première maintenance importante fixée à 15 000 heures… En attendant, dans l'immensité portuaire du Havre qui s'étend sur près de 10 000 hectares, le Clovis apparaît enfin sur le grand canal, sa destination en vue. « *Il nous a fallu 17 heures pour charger à la raffinerie de Port-Jérôme ; 5 à 6 heures devraient suffire ici au dépôt. Chez Sogestrol, c'est plus rapide en général* », confirment Charles et Willy. Au fond, peu importe pour l'équipage qui de toute façon vit sur l'eau durant sa semaine d'astreinte ; une vie de marin en somme. ●

Les moteurs Scania sont compacts, ils libèrent 1 mètre d'espace supplémentaire, permettant de circuler facilement autour.

> **“Le plus fluvial des moteurs.”**

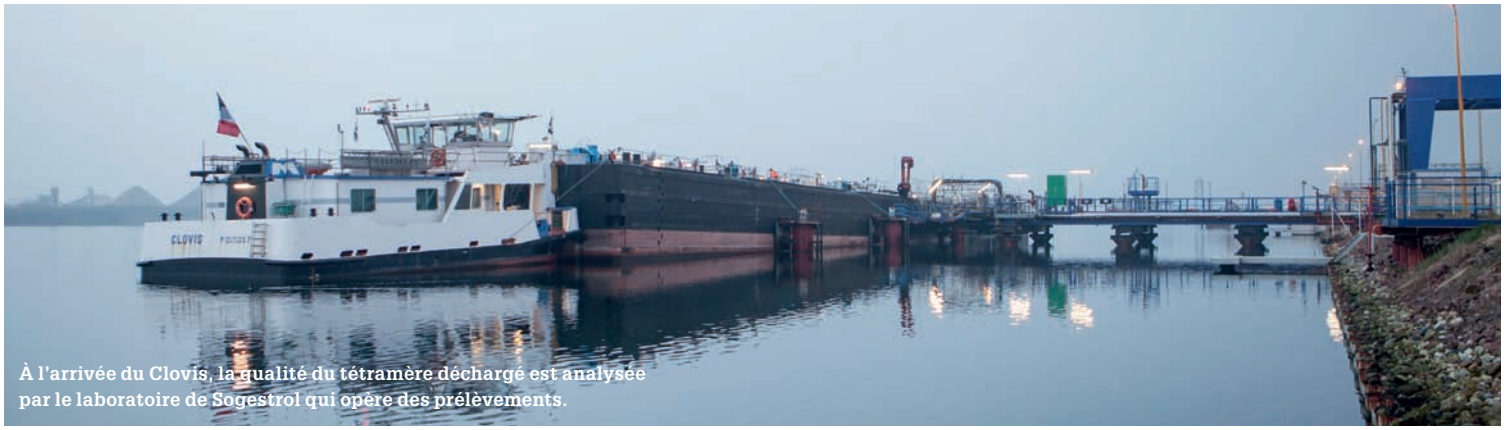
Le distributeur et point service Demolin-SARM est installé sur le port du Havre ; seule agence du groupe Demolin spécialisée dans la maintenance marine et fluviale : « *nous vendons des moteurs Scania avec du service après-vente : maintenance sur site et suivi des pièces détachées. À l'atelier, notre banc de puissance nous permet aussi de refaire des moteurs, c'est une pratique fréquente dans le fluvial* », explique Thomas Bureau, responsable d'agence. Sa relation avec Mahieu et le groupe CFT est fondée sur la confiance. « *Pierre Prévost est techniquement très pointu et exigeant. Impossible de lui proposer un moteur si je n'avais pas confiance dans les produits distribués. Avec Scania, je sais que la qualité est au rendez-vous. Le premier démarrage est à l'image du niveau de la qualité Scania : le moteur démarre sans fumées, sans hoquet, et les pannes sont quasi inexistantes.* », complète-t-il.

Thomas Bureau, responsable d'agence chez Demolin-SARM

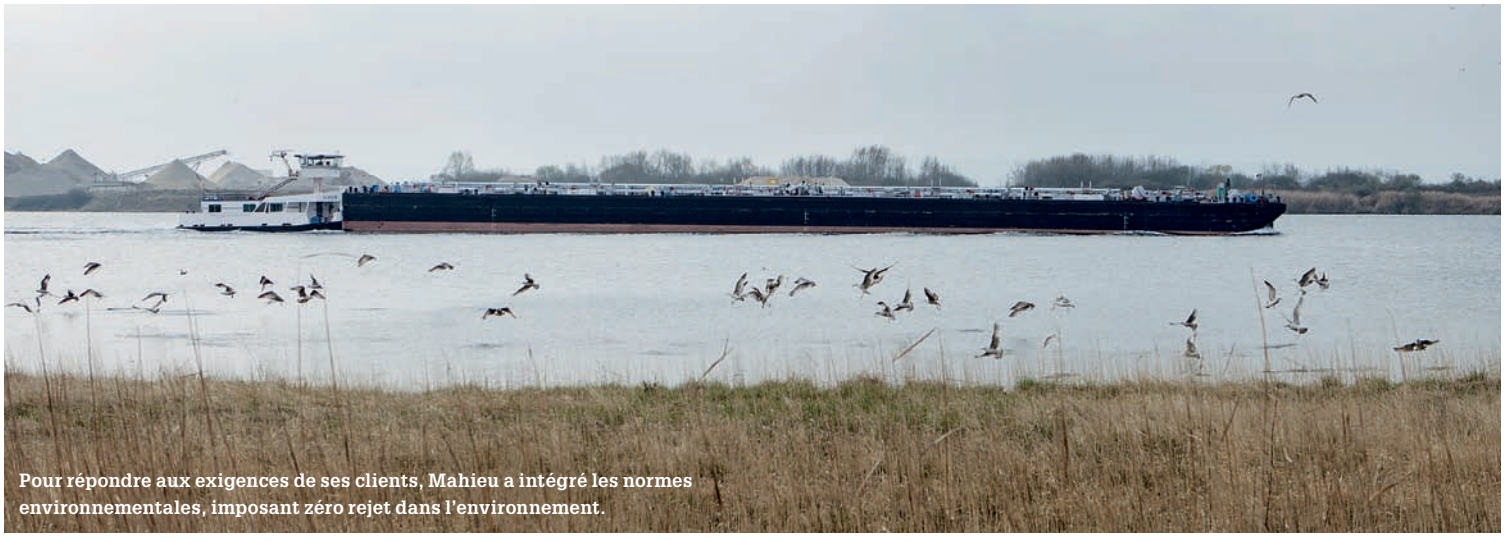


Le port du Havre s'étend sur 10 000 hectares et abrite quelque 1 000 établissements liés aux activités maritimes.

Mahieu a intégré le groupe CFT en 2004 pour répondre aux exigences imposées par les normes, notamment l'installation d'une double coque pour le transport de produits polluants.



À l'arrivée du Clovis, la qualité du tétramère déchargé est analysée par le laboratoire de Sogestrol qui opère des prélèvements.



Pour répondre aux exigences de ses clients, Mahieu a intégré les normes environnementales, imposant zéro rejet dans l'environnement.

GENDRON
transports
SCANIA
SCANIA
R 450
DM-565-FQ

Texte : Viso / Photos : F. Boyadjian - I. Beauvais

LE SENS DU DÉTAIL

Pour la SARL Gendron Transports, spécialiste du transport de détail, le temps est précieux, le respect des délais aussi. Aussi, pour garder son avance sur la concurrence et optimiser ses coûts, le gérant a opté pour une stratégie gagnante : investir dans une flotte de seize tracteurs Scania R 450, assortie d'une solution globale de transport.

La nuit est à peine tombée sur l'entrepôt de Gendron Transports à Cissé, près de Poitiers (86), que le compte à rebours est déclenché. Ici, les palettes de marchandises sont en transit : déchargées sur les quais dans la journée, elles repartent la nuit à bord des nouveaux Scania R 450 du transporteur. Dans l'après-midi, les feuilles de livraison auront été maintes fois rebâties par le département Exploitation de l'entreprise. Car l'un des secrets de réussite du transport de détail réside dans l'ingéniosité des plannings de livraisons : *« un exploitant doit optimiser le remplissage de ses camions pour traiter le plus de marchandises en leur faisant faire le moins de kilomètres »*, souligne Patrick Gendron, gérant de l'entreprise. Un casse-tête sans fin ; *« les commandes des clients arrivent à tout moment : une, deux, six, trente palettes à retirer et livrer du jour pour le lendemain, sur tout le territoire. Et comme on ne refuse jamais une mission, à nous de trouver la solution »*, résume-t-il.

Stéphane Lecouflet, chef de produit informatique embarquée et Ecolution chez Scania France

ECOLUTION, TOUT UN PROGRAMME

«Après deux années de test sur 300 véhicules, le programme Ecolution de Scania a révélé 8 % d'économies moyennes de carburant», **appuie Stéphane Lecouflet, chef de produit informatique embarquée et Ecolution chez Scania France. Un programme performant que Scania déploie dans l'ensemble de son réseau ;** ***«dès lors que le distributeur dispose d'une équipe dédiée à l'éco-conduite»***, **continue-t-il. Outre les spécifications et conseils sur les équipements du véhicule, ce programme comprend un volet maintenance spécifique et un autre dédié à la formation éco-conduite et au coaching du conducteur.**

Ce dernier inclut une série de rapports adressés aux conducteurs et aux exploitants, avec analyse et pistes d'amélioration des résultats. En outre, différentes fonctions comme le SDS (Scania Driver Support) permettent instantanément au conducteur de contrôler son indicateur de qualité de conduite, et de s'améliorer au quotidien. Avec le programme Ecolution, Scania, avec ses distributeurs, accompagne ses clients vers plus d'efficience ; ***«et cherche aussi à valoriser le travail effectué par les conducteurs en matière d'éco-conduite»***, **note Stéphane Lecouflet.**

Journée de livraison chargée pour Matthieu Peguin, au volant de son Scania R 450, qui souligne la puissance et le confort de son nouveau tracteur.

“Pour renouveler une flotte de 16 tracteurs, je recherchais un véhicule polyvalent, bon rouleur, aussi à l’aise sur route qu’autoroute, et, bien sûr, économe en carburant. Le Scania R 450 a été celui-là. ”

Patrick Gendron, gérant Gendron Transports

57 600 LITRES DE CARBURANTS ÉCONOMISÉS

Pour y parvenir, Gendron Transports dispose d’une flotte de 29 tracteurs dont 16 Scania R 450, fraîchement livrés par le distributeur DIAN de Châtellerault (86). Dans la nuit encore épaisse, l’un des Scania s’écarte du quai n° 5. Semences et produits phytosanitaires dans la remorque, il entame sa tournée du jour. Le conducteur, Matthieu Peguin, fidèle depuis plus de dix ans à Gendron Transports, partage un avis : *« Ce Scania ? Il est super, que ce soit l’agrément de conduite, la souplesse, la maniabilité. Et aussi les quatre points de suspension de la cabine, qui apportent du confort. En fin de journée, je n’ai plus mal au dos »*, confie-t-il. Quant à la consommation, elle a fortement baissé : *« J’ai réduit ma moyenne de près de trois litres aux 100 km »*, précise-t-il. Comme les autres conducteurs de l’entreprise, il a suivi une formation à l’éco-conduite et à l’utilisation de l’informatique embarquée du R 450. *« Le formateur DIAN, Jérôme Bonhomme, a pointé nos mauvaises habitudes de conduite. Il nous a aussi initiés au suivi des consignes dictées par le système embarqué. Je pensais bien conduire mon Scania… En fait non ! »*, s’exclame-t-il.

Ecolution, ce programme de formation, de suivi des consommations et de maintenance permet de généreuses économies. *« Un camion parcourant en moyenne 120 000 km par an, 57 600 litres de carburant seront économisés sur l’ensemble de la flotte de R 450 »*, sourit Patrick Gendron. Ce regard aiguisé sur la gestion de son entreprise, il l’a affiné avec les années. Créateur de sa société de transport de détail en 1993, il a repris l’exploitation familiale en 2001 et a rapidement

Gendron Transports est située à Cissé, tout près de Poitiers (86). L'entreprise est cliente de la DIAN depuis peu, et a contracté de nombreux services via le distributeur : Ecolution, 3=3, financement, assurances (cf. page 28)

réuni les deux entités. Puis, d'opportunités en choix stratégiques, il s'est définitivement orienté vers le transport de détail. Il a intégré le réseau Evolutrans en devenant transporteur Volupal, spécialisé sur l'expédition de petits lots, tout en ouvrant d'autres portes : le transport de déchets et de matières dangereuses.

GENDRON TRANSPORTS EN CHIFFRES

- 6,5 millions d'euros de CA
- 55 salariés dont 39 conducteurs
- 89 cartes grises
- 36 moteurs dont 19 Scania :
  - 29 tracteurs
  - 7 porteurs

UNE SOLUTION GLOBALE DE TRANSPORT

Entre Patrick Gendron et la DIAN, la relation commerciale s'est construite progressivement dans le temps. Lorsque le renouvellement massif de 16 tracteurs a été d'actualité, Loïc Veillon, commercial à l'agence DIAN de Châtellerault, a su comprendre les attentes de son client. *« Notre intervention se situe bien au-delà de la vente des camions ; c'est une solution globale de transport qui balise la relation commerciale. Patrick nous délègue la gestion du parc Scania pour mieux se consacrer à son cœur de métier. »* Financement des 16 tracteurs, assurances perte financière et dommages, le tout géré par Scania Finance ; formation des conducteurs et suivi des consommations ; contrat de maintenance sur trois ans offrant trois ans de garantie (3 = 3) auquel s'ajoutent deux années supplémentaires sur la chaîne cinématique des tracteurs… Pour Patrick Gendron, le bénéfice est évident : *« D'une part, aucune banque ne nous aurait suivis sur l'investissement de 16 camions, il aurait fallu jongler entre différents organismes. D'autre part,*

3 questions à

LOÏC VEILLON, COMMERCIAL AGENCE DIAN DE CHÂTELLERAULT (86)

Quelle est la nature de votre relation avec Patrick Gendron ?
Depuis le début de notre collaboration, il a pu apprécier notre valeur ajoutée, notre efficacité. Au-delà de ce rapport de confiance, il s'agit d'une attitude à l'égard de nos clients…

Qu'entendez-vous concrètement par « attitude » ?
À la DIAN, nous avons ce qu'on appelle la « DIAN Attitude », c'est un socle de confiance. De la prise en main du dossier jusqu'au suivi du parc, nous accompagnons Patrick Gendron. Lorsqu'il a été question de financement, nous avons tout mis en œuvre pour qu'il bénéficie de l'offre packagée la plus pertinente formulée par Scania Finance. Pour la partie administrative, il n'a eu qu'à déléguer ; pas de papier manquant ou autres contretemps, on a tout pris en main.

Et maintenant ?
Aujourd'hui, il sait qu'il peut s'appuyer sur nous quelle que soit sa question. Nous voulons que son matériel roule, lui rapporte ; avec Scania, nous voulons l'accompagner dans sa stratégie d'entrepreneur, de maîtrise des coûts et de réduction des charges. Il a déjà fait des économies, et ce n'est pas fini !

Une flotte de 19 Scania compose désormais le parc de Gendron Transports, spécialiste du transport de détail.

« la maintenance couvre les cinq ans de financement des R 450. Elle nous garantit une tranquillité sur le matériel en évitant les mauvaises surprises. En outre, choisir une stratégie de renouvellement programmé me permet de complètement maîtriser mes coûts d'entretien ».

TAILLÉ POUR LE TRANSPORT DE DÉTAIL

Le choix du six cylindres et de la technologie SCR a coulé de source pour Patrick Gendron : *« Le R 450 correspond à nos différentes conditions de roulage, et sa valeur résiduelle sera excellente dans cinq ans ».* D'autant que ce moteur s'annonce déjà comme la référence de la gamme Scania. *« Sa conception mécanique éprouvée en fait un solide candidat aux économies de carburant. Avec le traitement postcombustion (SCR), il promet une belle efficience »,* insiste Loïc Veillon. Même écho côté conducteurs : *« Un moteur silencieux qui a de la reprise, avec une boîte bien dimensionnée, ça change nos conditions de conduite, comme la qualité de notre travail »,* signale Matthieu Peguin. Pour lui, la journée se termine. Son Scania a rejoint l'entrepôt. À Cissé, tout est en place pour une nouvelle nuit de chargement. ●

La remorque du tracteur Scania est multi fonction avec son rideau coulissant permettant aussi le transport en plateau.

1. **Dans le transport de détail, le respect des horaires fait partie des exigences de service. Avec Scania, l'entrepreneur a fait le choix de la fiabilité.**
2. **Selon le conducteur, Matthieu Peguin, les importants gains de consommation de carburant sont liés au matériel Scania, mais aussi à sa formation à l'éco-conduite.**
3. **La conduite détendue du Scania permet aussi à Matthieu Peguin d'être dans des conditions optimales d'attention lors des diverses manipulations de la marchandise.**

CES PETITS PLUS **QUI FONT LA DIFFÉRENCE**

Qualité de service, conseils dédiés, offres tarifaires avantageuses… La solution globale Scania, incluant le volet assurances proposé par Scania Finance France, séduit de plus en plus de clients. La preuve par l'exemple avec Gendron Transports.

Patrick Gendron, gérant de Gendron Transports

"C'est très rassurant de sentir que l'on fait affaire avec des gens ayant une parfaite connaissance des métiers du transport et pas juste à des financiers."

Patrick Gendron, gérant de Gendron Transports

Pour Patrick Gendron, gérant de Gendron Transports, basé à Cissé près de Poitiers (86), qui dispose d'une flotte de 29 tracteurs dont 16 Scania R 450 fraîchement livrés *(cf. reportage pages précédentes)*, le temps c'est de l'argent. Et toute simplification des tâches administratives et de la gestion des contrats d'assurances est évidemment un gain de temps. L'offre globale proposée par Scania Finance répond parfaitement à ses attentes. Sa priorité : consacrer le plus de temps possible à l'organisation de ses transports, son cœur de métier. « *Au-delà de la proposition de financement bien positionnée en prix et des remises spécifiques liées aux offres packagées notamment en matière d'assurances, j'ai été convaincu par cette solution engendrant un gain de temps et des tracas en moins* », souligne Patrick Gendron, ajoutant aussitôt : « *J'avoue avoir été impressionné par le professionnalisme des interlocuteurs Scania Finance dans l'étude de nos besoins en financement et assurances.* »

CONFORTER LA RELATION CLIENT

Gage de fidélisation du client, offrant à Scania l'opportunité de l'accompagner tout au long de ses parcours, le volet financement et assurances est considéré par le distributeur comme une aide à la vente. C'est en tout cas l'avis d'Éric Chopot, directeur de la DIAN, l'un des tout premiers distributeurs de Scania en France, depuis 1968, présent sur 13 sites et six départements : « *Pouvoir proposer le financement et l'assurance des véhicules que nous vendons apporte beaucoup de souplesse, de fluidité et de confort dans la relation client. Car, aujourd'hui, il ne suffit plus de vendre un véhicule, de l'entretenir et de le réparer. Il faut aussi travailler tous les aspects du service rendu au client y compris le volet financement et assurances. Grâce aux compétences et à la réactivité des équipes de Scania Finance, plus de la moitié de nos véhicules vendus sont financés par notre partenaire qui en assure également plus de 20 %* », souligne Éric Chopot, qui a personnellement supervisé la finalisation de cet important contrat avec Gendron Transports.

Profitant des offres packagées de Scania Finance France, Patrick Gendron a pu bénéficier de nombreux avantages pour chacun de ses véhicules :

- **6 premiers mois de DTA à 1 €/mois, soit une économie d'environ 800 € ;**
- **12 premiers mois de Box Maintenance offerts (dans le cadre du pack Komfort +), soit une économie de 1 200 € environ ;**
- **12 premiers mois de Perte financière à 1 €/mois dans le cadre de l'offre groupement Évolutrans ;**
- **Remise de 30 € par mois et par tracteur sur l'abonnement Écolution pendant 1 an.**

Franck Véraquin, chef de région Ouest, Scania Finance France

« Ce client a signé avec Scania Finance trois premiers contrats de financement en 2013 puis finalisé, fin 2014, le financement de ses 16 tracteurs (véhicules Écolution) complété par la souscription de trois assurances protégeant notre client et ses véhicules : décès emprunteur, perte financière et assurance DTA (Dommages tous accidents). Financements, contrats d'assurances, accords de maintenance… les Gendron Transports a pu bénéficier des nombreux avantages de nos offres packagées. Au-delà des conditions financières attractives, nos clients recherchent avant tout une qualité de service et des interlocuteurs privilégiés : à ce titre, j'ai rencontré M. Gendron accompagné de Rachid Kaddouri, responsable souscription assurances, afin d'analyser ensemble sa situation et présenter l'offre la plus adaptée à ses besoins. En cas d'accidents ou de bris de glaces, ils ont l'assurance que leurs véhicules sont pris en charge immédiatement pour être réparés par le réseau de la marque dans les meilleures conditions. »

Texte : Cari Simmons / Photos : Dan Boman

Faites des économies !

Un simple contrôle de la géométrie des roues peut vous permettre de faire des économies en diminuant l'usure de votre véhicule et vos frais.

Vous remarquez que vos pneus sont usés, vous sentez que la conduite de votre véhicule est un peu moins précise, vous avez heurté le trottoir un peu trop souvent… Il est peut-être temps de faire régler la géométrie de vos roues !

Les symptômes d'une mauvaise géométrie : l'usure accrue de la direction et d'autres organes comme les rotules et les paliers.

Un diagnostic qui entraîne des frais supplémentaires, alors qu'une bonne géométrie permet de faire des économies en réduisant les contraintes sur le véhicule, en prolongeant la durée de vie des pièces de la direction et en diminuant la consommation de carburant.

De fait, il est possible de réduire cette dernière de plus de 10 %. *« Le conducteur sera aussi moins fatigué, car la conduite est plus facile quand la géométrie des roues est bien réglée, et le véhicule beaucoup plus sûr »*, précise Reijo Ramberg de la Scania Academy.

Expert en géométrie, Reijo Ramberg a commencé à travailler chez Scania comme mécanicien en 1981, puis est devenu formateur technique en 1999, dispensant aux autres mécaniciens les bons conseils pour contrôler et corriger la géométrie. Bien que ses valeurs et angles soient restés quasiment identiques pendant des années, les outils de mesure de ces paramètres importants ont beaucoup évolué depuis qu'il a commencé à enseigner.

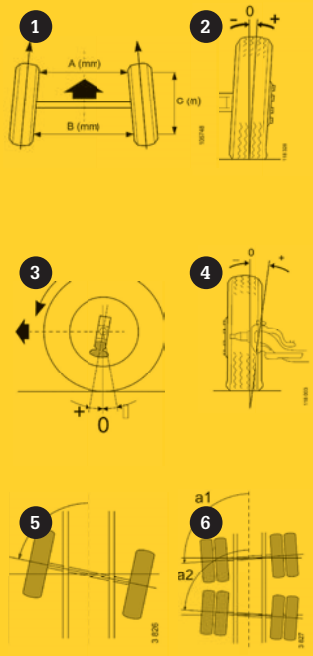
Grâce à la coopération étroite de Scania avec Josam, un fabricant d'instruments laser très évolués utilisés pour mesurer les angles de roues, les mécaniciens savent bien comment utiliser ces outils pour obtenir des résultats de haute précision. Aujourd'hui, les valeurs sont calculées automatiquement, ce qui accélère le travail et le rend plus précis. *« Nous savons quelles valeurs nous devons obtenir et celles qui conviennent le mieux à chaque véhicule, en fonction de leur configuration »*, explique Reijo Ramberg.

Les mécaniciens Scania sont également formés pour prendre en compte la charge normale du véhicule lors du réglage des essieux – un élément qui a un impact positif sur l'usure des pneus.

Souvent, une géométrie mal réglée est la conséquence d'un accident ou le signe d'une usure de certaines pièces. *« Si vous pensez que quelque chose ne va pas ou que la conduite du véhicule est inconfortable, faites vérifier la géométrie dans un atelier »*, conseille Reijo Ramberg. Cela ne prend pas forcément beaucoup de temps ; souvent, le contrôle de la géométrie peut être effectué en moins d'une heure par essieu.

Dans le monde entier, les ateliers Scania proposent un service de contrôle de la géométrie, également encouragé dans le cadre de l'entretien préventif. ●

Que doit-on mesurer ?



1. Pincement/ Ouverture : pincement ou ouverture des roues par rapport à l'axe du véhicule.

2. Angle de carrossage : inclinaison des roues par rapport à l'alignement vertical lorsque l'on regarde le véhicule de face.

3. Angle de chasse : angle d'inclinaison de l'axe.

4. Inclinaison de pivot : inclinaison latérale du pivot.

5. Faux équerrage : alignement des essieux par rapport à l'axe longitudinal.

6. Parallélisme : angle entre deux essieux.

ILLUSTRATION: SCANIA

“Nous leur donnons la possibilité de créer les fonctions dont ils ont besoin via l’interface du logiciel, plutôt que de connecter des câbles et des relais.”

Peter Almqvist, directeur du centre de carrosserie

MEILLEURE CONNEXION pour les carrossiers

La nouvelle interface de communication carrosserie Scania BCI (Bodywork Communication Interface) simplifie la liaison électrique entre la superstructure et le châssis, ce qui réduit le risque de câblage défectueux et de dommages potentiels.

Texte : Peter Mathsson - Olivier Sauvy / Photos : P. Bergman - I. Beauvais

Les carrossiers de camions et d’autobus doivent souvent batailler avec les systèmes électriques des véhicules sur lesquels ils travaillent, séparant les faisceaux de câbles et connectant les relais pour effectuer leur tâche. C’est un travail fastidieux qui induit un risque de câblage défectueux avec des risques pour la sécurité. Pour remédier à cette situation, Scania lance l’interface de communication carrosserie, une innovation qui offre aux carrossiers un accès électronique direct au Controller Area Network (CAN), le système de commande installé sur les véhicules Scania. Peter Almqvist, directeur du centre de carrosserie, explique que quand les carrossiers installent un élément comme une grue sur un châssis, ils ont souvent besoin d’accroître le régime du moteur et d’ajouter des feux de détresse indiquant que la grue est en marche. *« Cela nécessite une certaine forme de communication avec le véhicule. Nous leur donnons la possibilité de créer les fonctions dont ils ont besoin via l’interface du logiciel plutôt que de connecter des câbles et des relais. »* Les carrossiers peuvent actuellement acheter une version modifiée de l’outil standard utilisé par les ateliers Scania pour l’analyse des défauts, le Scania Diagnostic & Programmer 3 (SDP3). Ils peuvent désormais télécharger l’outil Bodywork Interface Configuration Tool (BICT), un logiciel compatible avec le SDP3.

VUE D’ENSEMBLE DU SYSTÈME

Utilisés ensemble, les outils SDP3 et BICT donnent aux carrossiers une vue

3 questions à

PHILIPPE ROUSSEAU, CHEF PRODUIT ET RESPONSABLE CARROSSIER POUR UNE PARTIE DE LA FRANCE.

Quelles relations entretient Scania France avec les carrossiers ?
En France, nous sommes en contact avec plus de 500 carrossiers. Cette relation quotidienne nécessite de l'anticipation, de la disponibilité et de la réactivité. Notre mission est d'apporter des réponses rapides et précises aux nombreuses questions techniques posées par les carrossiers. Ils peuvent également retrouver de nombreuses informations sur un site dédié accessible via **www.scania.fr**

Comment Scania facilite-t-il le travail des carrossiers ?
Le système modulaire Scania et ses multiples configurations possibles permettent une adaptation optimale de la carrosserie. Grâce à notre logiciel VO (Vehicle Optimizer), nous sommes en mesure de fournir aux carrossiers une fiche technique personnalisée correspondant exactement au véhicule qu'ils vont carrosser. Avec cette fiche technique, le commercial Scania envoie un dessin à l'échelle pour effectuer l'étude technique et le bon positionnement de la carrosserie. À tout moment, ils peuvent aussi accéder directement à un portail Internet pour commander en 15 minutes les plans et les spécifications des châssis, à partir du numéro de référence usine.

Quels sont les bénéfices de l'interface de communication carrosserie BCI pour le client final ?
Un des mérites de l'interface BCI, commune à tous les véhicules de la marque, est de simplifier les branchements électriques effectués par les carrossiers et de diminuer les temps d'intervention. À l'aide d'un petit logiciel, également à la disposition des carrossiers, nos ateliers réalisent le programme logique qui sera inséré dans le boîtier. Cela permet de simplifier l'architecture électrique et de diminuer mécaniquement les risques de pannes afférents. En outre, cette simplification facilite les interventions du réseau, pour le plus grand bénéfice du client final qui voit ainsi diminuer d'autant les temps d'immobilisation de ses véhicules, tout en ayant accès à des nouvelles fonctionnalités.

d'ensemble du système de commande, leur permettant d'ajouter ou de modifier des fonctions selon ce qu'ils doivent faire. Une fois qu'une fonction a été ajoutée, elle peut être transférée au système de commande à l'aide de l'interface de communication véhicule (VCI). Celle-ci fonctionne désormais sans fil. Résultat, toutes les fonctions carrossier sont regroupées au sein de l'unité de commande centrale : cette architecture logicielle plus simple réduit le risque de défaillances potentielles. Les modifications de fonctions de commande nécessaires pour les travaux de carrosserie pourront à l'avenir également être pré-préparées à l'unité de production de Scania. Ceci permettra de réduire les délais chez le carrossier, lesquels sont en moyenne de 70 jours pour une carrosserie sur porteur. La nouvelle interface a été mise en service fin 2014 et est particulièrement intéressante pour les professionnels qui travaillent sur des superstructures complexes comme les véhicules de sauvetage, de distribution et de ramassage des déchets. Même s'ils ont accès à l'unité de commande, les carrossiers ne peuvent pour autant pas modifier les principales fonctions Scania.
« *Les carrossiers peuvent uniquement accéder aux signaux et portes logiques dont ils ont besoin,* précise Peter Almqvist. *Par exemple, ils sont en mesure d'activer le hayon et d'accroître le régime du moteur afin de fournir la prise de force nécessaire pour la pompe hydraulique d'un camion benne. Pour les bennes à ordures, ils peuvent activer les feux de détresse dès que le frein à main sera actionné.* »

« On aime être les premiers », **résument les dirigeants de Sommalev qui ont équipé un Scania R 490 de la grue auxiliaire la plus performante de chez Palfinger.**

Texte : Viso / Photos : I. Beauvais – F. Boyadjian / Vidéo : F. Boyadjian

LE PORTE-GRUE DE L'EXTRÊME

Sommalev est une entreprise de levage, de manutention et de stockage basée à Saint-Quentin-la-Motte-Croix-au-Bailly (80), non loin du Tréport (76). Entre mer et campagne, la société a fait du camion-grue son fer de lance. Elle a importé en France la toute première Palfinger 200 t.m qu'elle a fait monter sur un porteur R 490 8x4 Scania, seul constructeur à avoir su mener le projet à son terme.

L'entreprise locale est spécialisée dans le levage ; en 2013, elle a soulevé 40 000 tonnes, l'équivalent de 4 Tour Eiffel.

Lorsque Laurent Christophe voltige à 45 mètres du sol dans sa nacelle, il regarde forcément le monde autrement… de très haut. Lui est conducteur de camion-grue pour Sommalev, une entreprise particulièrement pointue en matière de levage. Entre ses mains, un Scania R 490 8x4 équipé de la première grue auxiliaire Palfinger de 200 t.m de l'Hexagone. Sa fierté ! Car côté prouesses, les capacités de levage et d'élévation de son ensemble ont de quoi étourdir : la flèche principale de la grue atteint 25,50 m, la nacelle peut travailler en négatif jusqu'à 20 m avec 20 m de déport, et s'élever grâce à son extension à presque 50 m dans le ciel… Quant au levage, le camion-grue est prévu pour soulever 30 tonnes au pied, près de 4 tonnes à 25,50 m de portée et 1,4 tonne à 48 m de hauteur.

RIEN NE RÉSISTE AU SCANIA GRUE

Ce matin d'hiver, c'est dans une laiterie que Laurent nous a donné rendez-vous. « *L'usine réaménage ses installations et nous appelle régulièrement pour des opérations de levage. Sauf que les pieds de la cuve à lait sont rouillés… Notre intervention va s'arrêter là* », souffle-t-il. Après avoir défait l'élingage, rangé son bras de grue, il redémarre son Scania en direction de Cahon (80) où il doit mettre en place un poste de distribution EDF. De villes en villages, le camion-grue démontre sa rapidité d'action. « *C'est un quatre essieux, conçu pour supporter 2x10 tonnes à l'avant et 2x13,5 tonnes à l'arrière, d'un poids total de 43 tonnes… Pour rouler en France, il a fallu demander les permissions de convoi exceptionnel permanent* », confie-t-il. Et seul Scania a su mener le projet jusqu'à son terme, indiquent Karine et Laurent Lucas, les dirigeants de Sommalev.

Sur route, malgré la masse de l'ensemble, le passage des vitesses se fait sans à-coups. « *La boîte est vraiment fluide. Le moteur 6 cylindres développe autant de puissance que mon ancien V8 qui était équipé d'un bras de grue moins lourd* », s'exclame Laurent Christophe. Ce fidèle de Sommalev, conducteur et grutier, est également présenté comme un technicien hors pair par ses employeurs : « *Nous avons décidé d'investir dans un matériel aussi agile que performant parce que nous disposions du grutier ; le maniement de ce camion requiert une solide expérience* », appuie le dirigeant.

LE CULTE DE LA DIFFÉRENCE

À la création de Sommalev en 1996, Laurent Lucas était alors grutier, aux commandes de la seule grue (en location) de l'entreprise. Aujourd'hui, le parc compte 40 cartes grises ; un franc succès largement dû à l'esprit

Karine et Laurent Lucas, dirigeants de Sommalev

SOMMALEV EN CHIFFRES

- **2,4 millions d'euros de chiffre d'affaires**
- **17 salariés dont 13 conducteurs grutiers manutentionnaires**
- **1 600 clients**
- **40 cartes grises ; 8 camions grues dont 2 Scania ; 4 grues de levage**

Le Scania R 490 de Sommalev est équipé de la première grue auxiliaire de 200 t.m. en France. Une innovation que l'entreprise a voulu souligner avec son « 1st ».

Expert en véhicules spéciaux

« Le véhicule est un quatre essieux, un Scania R 490. Afin de tenir la charge imposée par les capacités de la grue auxiliaire, le porteur a été spécifié pour recevoir ce qui se fait de plus robuste chez Scania, en termes de suspensions et de composantes de châssis. Le tandem avant présente une capacité de tenue de 2x10 tonnes (contre maxi 2x9 tonnes au préalable), c'est une première en France. Deux tonnes supplémentaires à l'avant, je vous assure que c'est beaucoup », explique Marc Buffenoir, responsable homologation chez Scania France. Le projet a été rendu possible par les avancées techniques propres à Scania : *« Sur les suspensions avant puisque chaque roue reçoit 4 lames de 28 mm d'épaisseur, et sur l'équilibre du freinage qui a requis des réglages très particuliers »,* continue-t-il. Les pneumatiques avant (385/65x22,5) eux aussi sont spécifiques. Ils présentent un indice de charge de 10 tonnes, ce qui est récent et encore rare. *« Ce châssis nu était homologué au niveau européen. Une homologation complémentaire était cependant nécessaire avec la carrosserie »,* ajoute le responsable. Le porteur avec grue

Marc Buffenoir, responsable homologation chez Scania France

pèse 43 tonnes réparties sur quatre essieux, contre 32 tonnes autorisées en France. Il a donc fallu effectuer une demande d'autorisation permanente de roulage en convoi exceptionnel avec des capacités de charge de 2x10 tonnes à l'avant et de 2x15 tonnes techniques à l'arrière (ramenées à 2x13,5 tonnes légalement). *« Sa configuration technique l'autorise à rouler en charge totale jusqu'à 46 tonnes »,* conclut Marc Buffenoir.

3 questions à

NICOLAS HOCHART, RESPONSABLE COMMERCIAL CHANNEL

C'est une fierté pour Channel ce Scania R 490 ?
Oui ! Et ce porteur illustre l'efficacité de la collaboration entre Palfinger, Sommalev et Scania, compte tenu de la nouveauté de l'équipement et des contraintes pour obtenir les homologations. Sommalev a fait confiance au professionnalisme du groupe Channel. Cela a été déterminant pour que nous avancions dans le même sens, tous ensemble.

Pourquoi ?
Du début du projet à la livraison du Scania, en septembre dernier, il aura fallu 18 mois d'études, d'analyses techniques, de propositions et de validations administratives. Lorsque la configuration du porteur a été engagée, les normes Euro 5 étaient en vigueur. À l'issue du projet, on est finalement sur un Scania Euro 6. Je vous laisse imaginer les évolutions, les changements opérés en cours de route. C'est un projet hors du commun, très exigeant, qui a engagé notre volonté de trouver les solutions technologiques adéquates liées à l'utilisation du camion. Scania s'est démarqué des autres constructeurs qui ne disposaient pas des éléments techniques pour répondre aux obligations de monte de la grue.

Les atouts Scania étaient donc probants ?
Ce type de projet illustre et valorise le concept modulaire de Scania ; le matériel est conçu pour être repensé, remodelé au gré des contraintes de carrosseries, comme pour recevoir différents systèmes hydrauliques, même les plus complexes. C'est la force de Scania, à laquelle on peut adjoindre la haute technicité du produit.

Pour équilibrer le porteur Scania lors des interventions, cinq béquilles automatisées ont été installées sur le porteur.

Si inventif et défricheur des deux dirigeants : *« Ne pas faire comme les autres »*. En plus du levage, Sommalev a très tôt proposé une solution complète de transfert et de stockage de machines industrielles, savamment combinée au transport avec bras de grue auxiliaire. *« Un marché niche moins concurrencé que la grue de levage et sur lequel nous avons toujours réussi à devancer les besoins de nos clients »*, explique Karine Lucas. L'entreprise a mis sur les routes françaises le premier camion-grue de 55 t.m (1999), puis de 110 t.m (2010) et aujourd'hui de 200 t.m (2014)… *« On aime bien être les premiers »*, s'amuse-t-elle. Ce nouveau camion-grue Scania devrait repousser les limites d'intervention, mais aussi inspirer de nouvelles collaborations : *« Restaurer un clocher, travailler à l'horizontale ou en négatif sous un pont avec la nacelle »*, continue-t-elle… Et comme le matériel crée le besoin, la Palfinger, aperçue sur un salon en Allemagne, a retenu toute leur attention. D'autant qu'ils lui adjoindront une nacelle, chose inédite pour l'entreprise. Pour porter la grue, différents constructeurs ont été sollicités ; seul Scania est parvenu à composer un porteur capable d'accepter les suppléments de charges à l'essieu. *« Avec cette grue de 27 tonnes, la configuration essieux, système de freinage et ponts arrière RBP 835 les plus solides de la gamme, est inédite »*, souligne Nicolas Hochart, responsable commercial Channel, distributeur Scania à Calais (62).

INTERVENIR DANS TOUTES LES CONFIGURATIONS

Le choix du quatre essieux l'a finalement emporté ; *« après de longues hésitations pour un cinq essieux qui n'apportait rien à la technicité du camion, si ce n'est un surcoût »*, ajoute Nicolas Hochart. Du Scania d'ailleurs, il en est toujours question quand Laurent, le grutier, arrive enfin à Cahon. Sur la rue étroite de la bourgade, il déploie sa grue pour déplacer les 12,7 tonnes du poste EDF, flambant neuf, du camion plateau vers l'emplacement réservé. *« Avec l'auvent du moulin juste derrière et les fils électriques de l'autre côté, l'opération n'est pas simple »*, glisse-t-il, concentré sur ses commandes. Le bras de la grue passe aisément les obstacles. *« Pour ce type de levage, avec si peu de place, il faut absolument positionner le Scania au bon endroit. Le reste n'est que manipulation »*, complète-t-il. Élinguer, soulever, déplacer, poser… L'opération s'achève ; le poste EDF est prêt à être branché au réseau électrique. Le Scania R 490 8x4 quitte Cahon et se faufile déjà sur les routes de la Somme ; l'ensemble ne laisse aucun passant indifférent. *« Parce qu'en plus d'être remarquable, il a vraiment une belle allure »*, souligne Laurent Christophe. ●

1

2

3

1. **Lorsque le poste EDF est livré à Cahon, il arrive tout droit des usines Schneider où il a été fabriqué ; Sommalev doit le mettre en place en remplacement de l'ancien poste fissuré après un choc avec un tracteur.**
2. **En nacelle, la grue Palfinger peut s'élever jusqu'à 50 m permettant à Sommalev de proposer de nouvelles prestations comme l'entretien, la maintenance ou l'installation de pièces à grande hauteur, par exemple des pales d'éolienne.**
3. **Le Jib (3,5 tonnes) de la grue est détachable de la flèche. Cela permet d'effectuer des levages plus lourds.**
4. **Ces postes de distribution publique d'électricité ont pour fonction d'abaisser les tensions de 15 000 à 400 volts. Son installation a été rendue délicate par la présence des lignes électriques.**

4

Retrouvez en vidéo les prouesses du Scania R 490 8x4, en flashant ce QR code ou en vous connectant au www.scaniamag.fr
(mode d'emploi p. 3)

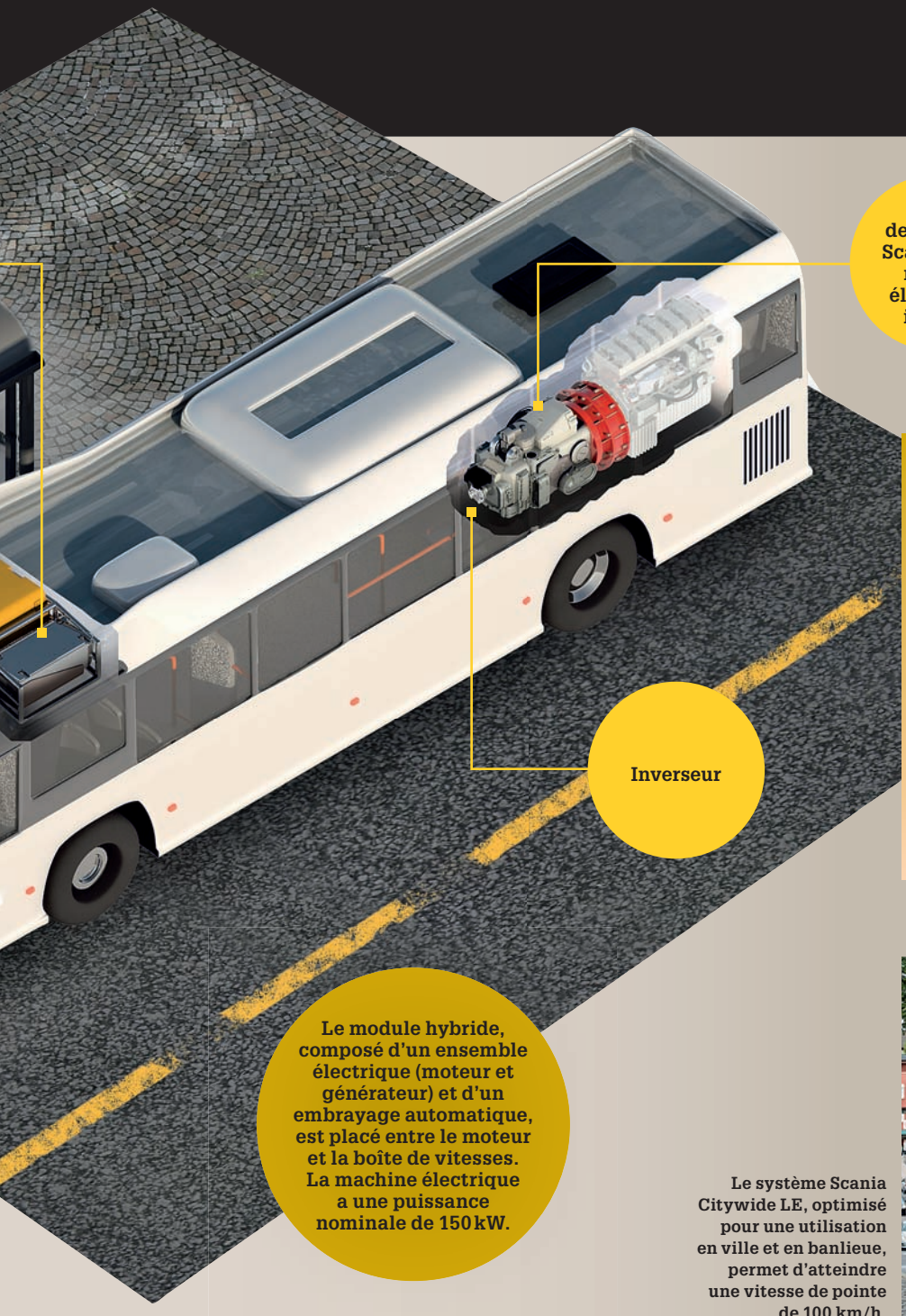
Avec le lancement de son nouveau bus à emmarchement bas Scania Citywide, équipé d'un moteur hybride, Scania va encore plus loin pour offrir des solutions de transport neutres en carbone.

Texte : Per-Ola Knutas Illustration : Petr Kollarčík
Photos : Dan Boman

L'HYBRIDE, DES AVANTAGES INDÉNIABLES

CONFORMÉMENT À LA POSITION DE LEADER de Scania dans les biocarburants, la nouvelle chaîne cinématique hybride Euro 6 peut être alimentée jusqu'à 100 % par du biodiesel. Équipé d'un système « SCR only » (réduction catalytique sélective), le moteur Euro 6 est déjà très sobre en consommation de carburant. Le système hybride parallèle l'est encore plus. À la différence des autres hybrides, il est optimisé pour un usage urbain et suburbain, et permet d'atteindre une vitesse de pointe de 100 km/h.
« L'activité car et bus est extrêmement sensible à la notion de coûts et doit répondre aux normes environnementales les plus strictes », remarque Klas Dahlberg, senior vice-président cars et bus, Scania. *« Nous avons tenu compte de ces deux exigences pour développer des produits exceptionnels, qui associent les meilleures performances dans ces deux domaines. »*
Depuis plus de vingt ans, Scania réalise des essais sur la technologie hybride. Répondant parfaitement aux demandes des clients, le concept hybride parallèle vient d'être lancé dans les bus Citywide. Offrant des durées d'amortissement attractives, il sera produit en série pour motoriser des poids lourds et des bus. Son entretien complet sera assuré par le réseau Scania.

CE NOUVEAU SYSTÈME HYBRIDE, adaptable à de nombreuses utilisations, appartient à la gamme modulaire de chaînes cinématiques Scania. Il s'ancre dans sa stratégie à long terme d'électrification des chaînes cinématiques pour les poids lourds et les bus.
En premier lieu, il est proposé sur les bus de 12 et 14,8 m, à deux et trois essieux. Leur emmarchement bas permet plusieurs configurations durables. Ils peuvent être aménagés pour une utilisation en ville, en banlieue, comme sur des distances moyennes. La chaîne cinématique hybride concerne le moteur Scania 9 litres en versions 250, 280 ou 320 ch. Il utilise la technologie « SCR only » et est compatible à 100 % avec le biodiesel.
L'utilisation d'un système hybride Scania avec


Boîte de vitesses Scania avec moteur électrique intégré
Inverseur
Le module hybride, composé d'un ensemble électrique (moteur et générateur) et d'un embrayage automatique, est placé entre le moteur et la boîte de vitesses. La machine électrique a une puissance nominale de 150 kW.

> **“Le système permet aux opérateurs de faire des économies sans avoir à compter sur les subventions publiques.”**
>
> *Mikaël Arhusiander, chef de produit bus urbain/suburbain chez Scania*

Le système Scania Citywide LE, optimisé pour une utilisation en ville et en banlieue, permet d'atteindre une vitesse de pointe de 100 km/h.

un convertisseur CC/CC, de la fonction Stop & Go et du Scania Eco-roll hybride, permet de réaliser des économies de 20 à 25 %, soit 1,2 à 2,5 litres de carburant par heure de fonctionnement. Le recours au carburant combiné et au biodiesel génère des économies de CO_2 de 60 à 65 %, un pourcentage tout à fait unique pour les bus hybrides Euro 6. « *Les avantages de ce bus sont indéniables. Il a été conçu pour faire bénéficier les opérateurs d'économies intrinsèques, sans avoir à compter sur les subventions publiques* », conclut Mikaël Arhusiander, chef de produit bus urbain/suburbain chez Scania.

L'énergie est stockée dans une batterie au lithium-ion intégrée dans la structure du toit, à l'avant du bus, dans une partie élégamment arrondie, avec un convertisseur de tension CC/CC et un dispositif de refroidissement.

SCANIA EN AVANCE SUR SON TEMPS

Avec la Scania Watch « Black Griffin », Scania est précurseur, une fois de plus.

Texte : Per-Ola Knutas Photo : Scania, Kjell Olausson

La Scania Watch « Black Griffin » offre une interface Scania unique et un bracelet en silicone sur lequel est gravé le griffon Scania.

Aujourd'hui, avec la nouvelle Scania Watch, vous pouvez recueillir et afficher les données de votre véhicule via une montre-bracelet intelligente. Vous accédez ainsi facilement à des informations telles que la consommation de carburant, l'efficacité de conduite et la vitesse moyenne. Autres fonctionnalités de la « Black Griffin » : recevoir des notifications d'e-mails, de SMS et d'appels téléphoniques. Jonas Svanholm, chef de projet Scania au département services connectés, a supervisé le développement de la montre en coopération avec Sony Mobile. *« Nous avons su entrevoir les innombrables possibilités qu'offrait la tendance actuelle pour les objets connectés en reliant une montre aux informations essentielles transmises par les systèmes techniques du camion, ainsi qu'aux données émanant de nos systèmes de gestion de flottes »*, précise-t-il.

POUR LA METTRE EN MARCHE, les utilisateurs doivent commencer par télécharger l'application Scania Watch sur leurs smartphones Android (version 4.3), puis se connecter via leur compte sur le portail de gestion de flotte de leur entreprise de transport. Une souscription à l'offre d'informatique embarquée Contrôle Box est nécessaire au fonctionnement. Cet abonnement coûte 30 euros/mois et peut être souscrit auprès d'un conseiller commercial Scania. L'utilisateur place ensuite le téléphone et la montre côte à côte. Une fois la connexion établie, la Scania Watch dispose des mêmes fonctionnalités que le smartphone. *« Nous avons voulu développer une technologie permettant à la Scania Watch d'accompagner véritablement le conducteur »*, fait remarquer Jonas Svanholm. *« Les applications de gestion de parc existantes visent principalement les entreprises de transport et les gestionnaires de flottes. Combinée à la nouvelle application, la « Black Griffin » va encore plus loin et aide le conducteur dans son travail quotidien. »* Scania poursuivra dans la foulée le développement de la montre pour y ajouter de nouvelles fonctions et accroître sa facilité d'utilisation. *« Par exemple, la remontée d'informations sur le pouls du conducteur ouvrira une gamme de services liés à la santé et à la sécurité pour les conducteurs. »* ●

Vous devez avoir le pied plus léger sur l'accélérateur ? Dans l'un des menus de la montre, vous pouvez analyser les modèles de consommation en carburant.

Vous approchez d'une côte ? La montre est connectée au système Driver Support du véhicule, grâce auquel le conducteur peut analyser son type de conduite et recevoir des conseils pour l'améliorer.

ÉDITION LIMITÉE

La Scania Watch « Black Griffin » est une édition limitée, basée sur la Smart Watch 3 de Sony, produite à 999 exemplaires numérotés. Le bracelet en silicone est siglé avec le logo du griffon Scania, et le numéro de pièce unique est gravé au dos de chaque montre.
La « Black Griffin » est la première génération de montres Scania. Elle propose les caractéristiques suivantes :

- Cadran de montre Scania unique
- GPS
- NFC (Near field communication)
- Résistance à l'eau 1,5 m (indice de protection IP68)
- Niveaux carburant et AdBlue
- Comparatif consommation en carburant (L/100 km), sur les 7 derniers jours
- Score Driver Support
- Conduite en côtes
- Durée de conduite
- Distance totale
- Vitesse moyenne
- Moteur en marche
- Tâches de transport (L/tonne-km), depuis les 7 derniers jours
- Toutes les applications Google Wear
- Des fonctionnalités supplémentaires seront ajoutées aux futures versions de la montre.

Texte : Olivier Sauvy / Photos : Scania

LE CONFORT ET L'ÉCONOMIE EN PLUS

Avec le nouveau climatiseur de stationnement « Bycool Slim », adaptable aux cabines Scania, les aires de repos méritent vraiment leur nom. Explications.

Un trajet en camion ne se résume pas à une longue bande d'autoroute qui se déroule comme dans un jeu vidéo. Régulièrement, le conducteur doit s'arrêter pour se reposer, mais aussi pour charger et décharger. Une question se pose alors, surtout en plein été : faut-il arrêter le moteur et voir la cabine se réchauffer ou le laisser tourner au ralenti avec pour conséquences l'émission de dioxyde de carbone et un gaspillage de carburant ?
Pour pallier ces inconvénients, Scania a choisi d'élargir sa gamme d'accessoires au climatiseur de stationnement « Bycool Slim » de la marque Dirna Bergstrom. Succédant au Bycool compact, ce climatiseur s'adapte à toutes les cabines, notamment celles à hauteur restreinte, grâce à sa faible hauteur de seulement 116 mm.
Le compresseur électrique permet de ne plus laisser tourner le moteur au ralenti pour garder une température idéale dans la cabine. À l'arrêt, le « Bycool Slim » préserve l'environnement et autorise de substantielles économies de carburant. Des coûts encore diminués par sa conception aérodynamique.

PROFITER PLEINEMENT DE SON REPOS

En maintenant une température agréable dans la cabine, ce climatiseur permet au conducteur de profiter pleinement de son repos dans une atmosphère fraîche et saine. Il peut dormir sur ses deux oreilles en gardant les vitres fermées, un gage de sécurité notamment contre les vols sur les aires de repos. Ainsi détendu, le conducteur devient moins sujet au stress et aux risques d'accident.
Simple d'utilisation, sobre et esthétique en blanc ivoire de série, le « Bycool Slim » se commande manuellement ou à distance. Ce climatiseur est disponible en magasin dans le réseau Scania où il peut être monté. Il sera également prochainement possible de commander son camion Scania prédisposé d'usine pour recevoir le « Bycool Slim ».
Ce climatiseur assure au conducteur le maximum de confort et au transporteur le maximum d'économies de carburant. « Bycool Slim », le nouveau compagnon de voyage des conducteurs Scania ! ●

DONNÉES TECHNIQUES

Compresseur	2 unités
Réfrigérant	R134A
Prérempli de réfrigérant	Oui
Tension	24 V
Puissance	1 400 W
Consommation électrique	10,5 – 18 A/h
Débit d'air maxi	800 m³
Commande électronique	Oui
Commande à distance	Oui
Inversion	Oui
Protection de batterie	Oui
Dimensions	896 x 874 x 116 mm
Homologation CE	Oui

Grâce au climatiseur, le conducteur se repose dans une atmosphère saine.

Le climatiseur de stationnement « Bycool Slim » est particulièremet discret.

C'EST LE PRINTEMPS CHEZ SCANIA

Le printemps vous inspire des envies de renouveau ? Scania a pensé à vous. Les collections Scania s'adaptent aux saisons et voici pour vous une sélection qui vous donnera de l'allure et un allant… printanier.

Les articles sont disponibles sur le webshop :

www.scania.fr/webshop

La passion d'abord

En femme de caractère, vous n'hésitez pas à sortir votre Griffon. En gris ou en vert, ce sweatshirt à capuche imprimé « Power passion », 100 % coton, reflètera votre force et votre douceur, et fera de vous la « It-girl » du printemps.
Réf. : selon taille et coloris
100 % coton
Tailles S à XXL
Prix : 75 €

À l'endroit, à l'envers, comme son père

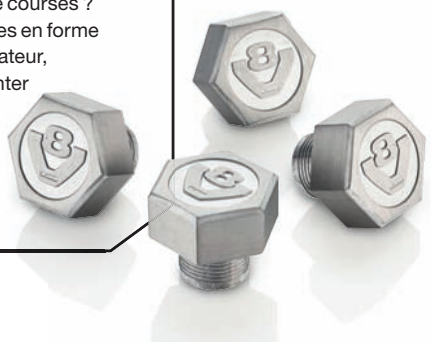
Cette casquette bleu marine, rayée de rouges et de gris sur le côté, préservera votre progéniture du soleil comme des courants d'air. En 100 % sergé de coton, elle s'ajuste à toutes les petites têtes grâce à sa sangle métal oxydé noir.
Réf. : 2194293
Prix : 9,88 €

Sortez de votre coquille

Les variations saisonnières ne vous feront ni chaud ni froid, grâce à cette veste « Softshell » bleue ou noire, à bandes réfléchissantes, siglée Scania. Vous traverserez les giboulées comme les éclaircies, avec le sang-froid de celui qui se sait protégé.
94 % polyester, 6 % élasthanne
Réf. : selon taille et coloris
Prix : 84 €

Ajoutez une clé à votre trousseau

Scania s'adapte aux hommes et aux femmes modernes, toujours connectés, avec ce porte-clés USB, au design stylé et au Griffon argenté. Au bureau ou à bord de votre camion, vous pourrez transporter toutes vos données.
Carte mémoire 4 Go. Taille : 0,5 x 1,1 x 3,5 cm
Réf. : 2197037
Prix : 14,83 €



Resserrez les boulons

Mais où avez-vous encore mis votre liste de courses ? Grâce à ces quatre jolis magnets métalliques en forme de boulons, qui la fixeront sur votre réfrigérateur, vous aurez l'esprit frais et relaxé pour affronter la cohue du samedi à l'hypermarché.
Réf. : 2190508
Livré dans un coffret cadeau.
Dimensions : 3,5 x 2,7 cm
Prix : 14,83 €

Visière devant ou derrière

Que vous la portiez à l'endroit comme un golfeur ou à l'envers comme un coureur ou un rappeur, cette casquette Scania Vabis 100 % coton, au logo de la marque, vous protègera des rayons d'un soleil printanier en vous donnant fière allure.
Réf. : 2053491
Prix : 15,81 €

N'attendez plus la dépanneuse

Cette maquette de dépanneuse Scania P 250 4X2 provoquera l'admiration de vos enfants et de vos amis, amateurs de modèles réduits, qui ne resteront pas en panne de commentaires élogieux.
Échelle 1/25e
Réf. : 2389314
Prix : 42 €

Les dessous chics

Ce printemps, Scania a pensé à vous jusque dans les moindres détails. En quatre coloris, ces boxers shorts, sobres et confortables, siglés Scania Truck Gear sur la ceinture, apportent la touche finale à votre indiscutable raffinement.
Réf. : selon taille et coloris
Tailles S à XXXL
Prix : 17 €

Revisitez vos classiques

Optez pour le style classique et un soupçon d'originalité grâce à ce polo légèrement asymétrique, avec son dos plus long que le devant et sa bande de renfort de couleur contrastée sur le col. Un polo qui arbore avec élégance le logo Scania.
100 % coton
Réf. : selon taille et coloris
Tailles S à XXXL
Prix : 38,55 €

Faites rugir votre V8

Votre moteur ? Le changement. Le printemps est votre saison et Scania votre marque. Avec ce tee-shirt confortable imprimé V8 sur le devant et Scania sur le dos, vous aborderez la vie avec énergie et décontraction. Grâce à sa bande de renfort, le Griffon vous accompagnera plus d'une saison.
Jersey 100 % coton.
Réf. : selon taille et coloris
Tailles S à XXXL
Prix : 36,57 €

Prenez la tasse V8

Accordez-vous une pause en toute élégance avec cette tasse marquée en toute discrétion du logo V8. Très stylée, elle vous permettra de déguster un café réconfortant bien mérité après l'effort ! Acier inoxydable poli.
Réf. 2090961
Prix : 13,84 €

Au feu les pompiers !

Non, votre maison ne brûle pas ! Ce sont seulement vos enfants qui mettent le feu à l'ambiance dominicale en jouant avec ce magnifique camion de pompiers plus vrai que nature, avec grande échelle, pompe à eau et gyrophare sonore. Camion de pompiers 6x4 avec table tournante échelle, enroulement du tuyau avec manivelle. Les réservoirs peuvent être remplis avec de l'eau. Ouverture des portes. À partir de 3 ans.
Échelle 1/16e
Réf. : 2157314
Prix : 75,12 €

Pour commander :

Rendez-vous sur www.scania.fr/webshop ou dans un point de vente Scania (liste sur www.scania.fr/dealer-locator).

Si vous êtes adhérent du King Club by Scania (www.scaniakingclub.com), le site des passionnés de la marque Scania, vous bénéficiez de 10 % de remise sur ces produits ainsi que sur l'ensemble des accessoires dans les points Scania partenaires du King Club.

Prix TTC maximum conseillés, en vigueur sur www.scania.fr/webshop - Photos non contractuelles - Dans la limite des stocks disponibles

OUPS...

ON VOULAIT VOUS MONTRER
NOTRE GAMME OFF-ROAD,
MAIS ELLE NE S'ARRÊTE JAMAIS !

N'attendez pas
et choisissez la
disponibilité
immédiate avec
ReadyBuilt
de **SCANIA**

READY BUILT by SCANIA

CONSTRUCTEUR FRANÇAIS

LA PHOTO, CE N'EST PAS NOTRE MÉTIER... **LES CAMIONS OFF-ROAD, OUI !**

En savoir + :
Gamme Off-Road | Agilité & Robustesse
www.scania.fr/trucks/construction

SCANIA